



Ежедневный мониторинг СМИ

20 НОЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.11.20; МИШУСТИН ПОЗДРАВИЛ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ.....	3
ТАСС; 2020.11.20; ГЛАВА МИНТРАНСА ПОЗДРАВИЛ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ	3
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.20; КАСSETУ ПЕРЕВОДЯТ НА РУССКИЙ; ЕПК И AMSTED RAIL ЛОКАЛИЗУЮТ В РОССИИ ПРОИЗВОДСТВО КАСSETНЫХ ПОДШИПНИКОВ	4
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.11.20; СУБСИДИИ НЕ ДОЛЕТАЮТ ДО АВИАКОМПАНИЙ; НИЗКИЙ СЕЗОН В ОТРАСЛИ ПРОДЛИТСЯ ЕЩЕ ГОД	5
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.20; КЛАСТЕР УХОДИТ В НЕБО; ГОРНАЯ ДОРОГА В СОЧИ ПОТРЕБУЕТ 330 МЛРД РУБ. ИЗ ФНБ	6
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.11.20; ПАНДЕМИЯ НЕ ЗАТРОНЕТ ПЛАНОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ И МЕТРО В МОСКВЕ; СТОЛИЦА ВЫДЕЛИТ НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ПОЧТИ 1,5 ТРЛН РУБЛЕЙ	8
ИЗВЕСТИЯ; ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2020.11.20; ДОРОЖНАЯ РАЗМЕТКА: ДЕПУТАТЫ ЗАДУМАЛИСЬ О РАЗВИТИИ АВТОТУРИЗМА; НА ПОПУЛЯРНЫХ ТРАССАХ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ БОЛЬШЕ МОТЕЛЕЙ, НА ГОСГРАНИЦАХ ВВЕДУТ ЭЛЕКТРОННЫЕ ОЧЕРЕДИ	9
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.11.20; «АЭРОФЛОТ» В ПЯТНИЦУ УТВЕРДИТ НОВОГО ГЕНДИРЕКТОРА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛОЖИЛО НА ЭТУ ДОЛЖНОСТЬ МИХАИЛА ПОЛУБОЯРИНОВА	11
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.11.20; «АЭРОФЛОТ» ПЕРЕДАСТ СВОЕЙ «ДОЧКЕ» ВСЕ САМОЛЕТЫ SUPERJET ЗА ДВА ГОДА.....	13
РБК; АННА БАЛАШОВА, АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА; 2020.11.19; ВЛАСТИ ПРОВЕДУТ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ИНТЕРНЕТ В АРКТИКУ ЗА \$65 МЛРД.....	14
РИА НОВОСТИ; 2020.11.19; ХУСНУЛЛИН: ДО I КВАРТАЛА 2021 Г НАДО СОСТАВИТЬ ОПОРНУЮ СЕТЬ ВСЕХ ДОРОГ	16
ТАСС; 2020.11.20; СТРОИТЕЛЬСТВО СОТНИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ УСКОРЕНО В 2020 ГОДУ – ХУСНУЛЛИН.....	17
ПРАЙМ; 2020.11.19; РАБОЧАЯ ГРУППА ГОССОВЕТА ОБСУДИЛА НАЦПРОЕКТ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА.....	17
ТАСС; 2020.11.19; В РЖД НАМЕРЕНЫ СОХРАНИТЬ ДЕЙСТВИЕ ДОЛГОСРОЧНОЙ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ В 2021 ГОДУ	18
ТАСС; 2020.11.19; РОСАВТОДОР И СТАВРОПОЛЬЕ ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В РАЗВИТИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОРОГ	19
ТАСС; 2020.11.19; МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ПОДГОТОВКИ ПЛАВСОСТАВА СОЗДАДУТ В АСТРАХАНИ ЗА 500 МЛН РУБЛЕЙ	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.11.19; ДВИЖУЩИЕ СИЛЫ; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ СТАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ГТЛК	21
СТРОИТЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА; ТОРБА АЛЕКСЕЙ; 2020.11.20; ДЛЯ ПОЛНОТЫ КАРТИНЫ; РАБОТА НАД НОРМАТИВНОЙ БАЗОЙ ИНФОРМАЦИОННОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ БЛИЗИТСЯ К ЗАВЕРШЕНИЮ	21

LIFE; СЕРГЕЙ АНДРЕЕВ; 2020.11.19; ЕЩЁ НЕ ВОДИТЕЛЬ, УЖЕ НЕ ПЕШЕХОД. МИНТРАНС И МВД УЖЕСТОЧАТ ТРЕБОВАНИЯ К ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМ.....	23
РБК; 2020.11.19; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ КЛЮЧЕВУЮ ПРОБЛЕМУ ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ.....	26
КОММЕРСАНТЬ Н.НОВГОРОД; 2020.11.19; ПОДЗЕМКА ДЛЯ ЗАВОДОВ; ДЕПУТАТЫ ПОМЕЧТАЛИ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ПАССАЖИРОПОТОКА МЕТРО ЗА СЧЕТ НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ	27
РБК; 2020.11.19; ВЛАСТИ: ПО НОВОМУ ПЛАНУ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПОЙДЕТ В ОБХОД ХОЛМОГОРОВКИ	28
КОММЕРСАНТЬ; 2020.11.19; СУД ВНОВЬ ПРИЗНАЛ ЛИКВИДАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МЕЖДУ ПЕРМЬ I И ПЕРМЬ II ЗАКОННОЙ	29
ПРАЙМ; 2020.11.19; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИЛ ОТМЕНИТЬ ВЫДАЧУ РАЗРЕШЕНИЙ НА ПЕРЕВОЗКУ И ПЕРЕВАЛКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ	29
КОММЕРСАНТЬ ВОРОНЕЖ; СЕРГЕЙ КАЛАШНИКОВ; 2020.11.19; «ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО» ДОПЛАТИТ ЗА КРЫЛЬЯ; ВОРОНЕЖСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТМЕНИЛА НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ ДЛЯ АВИАЛИЗИНГА.....	30
КОММЕРСАНТЬ НОВОСИБИРСК; ДАРЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2020.11.19; РЕЙСЫ ПОШЛИ НА СНИЖЕНИЕ; ИЗ АЭРОПОРТОВ СИБИРИ СОКРАЩАЕТСЯ КОЛИЧЕСТВО ВЫЛЕТОВ	31

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.11.20; МИШУСТИН ПОЗДРАВИЛ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин поздравил работников и ветеранов транспортной отрасли с профессиональным праздником. Текст поздравления опубликован в пятницу на сайте **Министерства транспорта РФ**.

«Сегодня мы отдаем дань уважения работникам воздушного транспорта и дорожного хозяйства, автомобилистам и железнодорожникам, морякам и речникам, сотрудникам метрополитена, специалистам по мультимодальным перевозкам. Всем, кто трудится в отечественном транспортном комплексе, вносит огромный вклад в развитие экономического и экспортного потенциала государства, делает жизнь миллионов людей мобильной и комфортной», – говорится в тексте.

Мишустин отметил, что День работника транспорта отмечается впервые и что дата выбрана неслучайно: 20 ноября 1809 года император Александр I учредил Управление водяными и сухопутными сообщениями, а также Корпус инженеров путей сообщения.

Премьер-министр подчеркнул, что от профессионализма и ответственного отношения сотрудников транспортной сферы к работе зависят ее модернизация и цифровое развитие, четкость и оперативность грузоперевозок, удобство и безопасность пассажиров.

Глава кабмина пожелал работникам и ветеранам удачи, оптимизма, крепкого здоровья и благополучия.

<https://tass.ru/obschestvo/10051751>

ТАСС; 2020.11.20; ГЛАВА МИНТРАНСА ПОЗДРАВИЛ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ

Виталий Савельев отметил, что в пандемию система транспорта работает без сбоев благодаря труду специалистов этой отрасли

Российский транспортный комплекс во время пандемии коронавируса не прекращал работу ни на минуту благодаря квалифицированному труду специалистов транспортной отрасли, подчеркнул **глава Минтранса РФ Виталий Савельев** в поздравлении по случаю профессионального праздника работников этой сферы. Текст опубликован в пятницу на сайте министерства.

«Благодаря вашему квалифицированному труду реализуются масштабные национальные проекты, создается надежная и комфортная инфраструктура. Хорошим примером является ваш труд во время пандемии коронавируса – все звенья транспортного комплекса не прекращали работу ни на минуту. Как результат – ваша работа напрямую влияет на повышение качества жизни людей», – говорится в поздравлении, адресованном работникам транспортной отрасли.

День работника транспорта отмечается в России впервые в этом году. **Савельев** отметил, что у представителей разных транспортных специальностей есть свои профессиональные праздники, а новая дата «объединит многочисленные коллективы работников» этой сферы.

Праздничная дата выбрана неслучайно: 20 ноября 1809 года император Александр I учредил Управление водяными и сухопутными сообщениями, а также Корпус инженеров путей сообщения.

<https://tass.ru/obschestvo/10051821>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.20; КАССЕТУ ПЕРЕВОДЯТ НА РУССКИЙ; ЕПК И AMSTED RAIL ЛОКАЛИЗУЮТ В РОССИИ ПРОИЗВОДСТВО КАССЕТНЫХ ПОДШИПНИКОВ

Через два года в РФ может быть практически полностью локализовано производство железнодорожного кассетного подшипника. Меморандум о локализации производства ролика, самой сложной с точки зрения получения ноу-хау детали, ЕПК и американская Amsted Rail подписали 19 ноября, а остальные локализационные процессы, по заверению партнеров, уже идут. Сейчас кассетные подшипники устанавливаются на инновационные вагоны, но в 2019 году была громкая дискуссия о принудительном переводе на них и основной части парка. Сейчас **Минтранс** утверждает, что от концепции обязательного перевода отошли, и собственники подвижного состава сами будут решать, переводить на них парк или нет. Аналитики предполагают, что и без обязательного перевода рынок у кассетных подшипников будет.

ЕПК, крупнейший производитель подшипников в РФ, и американская Amsted Rail (через свое подразделение Wipac является партнером ЕПК по СП «ЕПК-Бренко» в Саратове) подписали меморандум о локализации на территории России производства ролика для кассетных подшипников. Как пояснил “Ъ” председатель правления ЕПК Александр Москаленко, локализация ролика – практически окончательный этап локализации всего кассетного подшипника. «Важно было убедить наших партнеров, – говорит он. – Рोलик является ноу-хау любой компании. Казалось бы, это простой элемент, но производство именно этого элемента всегда предмет дискуссий. И крайне редко можно найти компанию, которая создала это производство на территории другого государства».

На ролик приходится 22–25% себестоимости подшипника, пояснил господин Москаленко, это самая массовая деталь подшипника – от 42 до 46 единиц на подшипник. Как пояснил “Ъ” вице-президент Amsted Rail Маркус Монтенекурт, «все производственные процессы уже локализируются, сталь есть на Старом Осколе («Металлоинвест».– “Ъ”), и локализовано будет все, кроме незначительных элементов». «Производство всех основных элементов будет находиться здесь», – уточнил господин Монтенекурт.

По словам Александра Москаленко, инвестиции в производство ролика составят примерно \$50 млн. Локализацию планируют завершить в течение двух лет, «в зависимости от того, какими темпами будет осуществляться переход на кассетные подшипники и как это будет вписываться в стратегию **Минтранса**».

В прошлом году вокруг кассетных подшипников возникла бурная дискуссия, когда буквально за два месяца Совет по железнодорожному транспорту, объединяющий железнодорожные администрации стран с российской (1520 мм) шириной колеи, и **Минтранс РФ** приняли решение о переводе всех вагонов в РФ на кассетные подшипники с 2021 года. Собственники вагонов были резко против, оценивая свои расходы в 200–300 млрд руб. Но в конце октября процесс был остановлен решением тогдашних **вице-премьеров** Максима Акимова и Дмитрия Козака (см. “Ъ” от 1 ноября 2019 года).

Не последним аргументом против перевода был вопрос транспортной безопасности, поскольку кассетные подшипники в РФ производились исключительно по зарубежным технологиям на трех предприятиях, два из которых – филиалы шведской (SKF) и американской (Timken) компаний, а одно, «ЕПК-Бренко», – СП с американским производителем. Обсуждение перехода на кассетные подшипники продолжается, однако, как правило, не на обязательных условиях. Впрочем, вагоностроители настаивают на выпуске новых типовых вагонов только с подшипниками кассетного типа (см. “Ъ” от 30 октября).

Вместе с тем **замминистра транспорта Владимир Токарев** 19 ноября сообщил, что никакого «насиленного, форсированного перевода» на кассетные подшипники не планируется.

«Весь этап, который мы обсуждали в 2019 году, подразумевающий, что переход обязателен, – от этого полностью отошли, – пояснил он “Ъ”. – Рынок должен решить сам. Мы создаем условия. Безусловно, мы хотим иметь современные технологии, но российские. Мы выступаем за то, чтобы это было российское производство. Сегодня нам благодаря ЕПК удалось договориться с американским партнером. Остальное должен решить рынок: хотят они использовать современные технологии – значит, будут использовать. Не хотят – никто их туда кнутом не погонит».

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, после приведения локализации к близкому к 100% уровню у кассетных подшипников «ЕПК-Бренко» образуется потенциал как экспортных поставок, так и для наращивания доли рынка в РФ. Причем, отмечает он, не только при выпуске и ремонте инновационного парка, но и там, где речь может идти о переоснащении: он не исключает, что после снижения их себестоимости и цены экономический эффект вырастет настолько, что крупные операторы для экономии на ремонтах примут решение о переходе с роликовых подшипников на кассетные.

<https://www.kommersant.ru/doc/4577025>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/11/19/v-rossii-naladiat-proizvodstvo-podshipnikov-dlia-innovacionnyh-poezdov.html>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.11.20; СУБСИДИИ НЕ ДОЛЕТАЮТ ДО АВИАКОМПАНИЙ; НИЗКИЙ СЕЗОН В ОТРАСЛИ ПРОДЛИТСЯ ЕЩЕ ГОД

Российские авиакомпании сократят перевозки пассажиров в 2021 году на 20% от уровня 2019 года после падения пассажиропотока в этом году наполовину, полагают в **Росавиации**. При этом продление нынешних программ поддержки отрасли в 2021 году выглядит сомнительным. Пока авиавласти из-за разногласий с Минфином не могут добиться предоставления авиакомпаниям уже обещанных 23,4 млрд руб. субсидий.

Российские авиакомпании по итогам 2020 года сократят перевозки примерно на 50% от уровня 2019 года, до 64 млн пассажиров, сообщил замглавы авиарегулятора Алексей Новгородов в ходе форума «Транспортная неделя». В 2021 году – на 20% от того же уровня, до более 100 млн пассажиров. Финансовое состояние российских авиакомпаний и аэропортов на сегодня тяжелое, но банкротств пока не предвидится, заявил он.

При этом президент Международной ассоциации аэропортов Евгений Чудновский предупреждает, что отрасль останется в критическом положении и в первом квартале 2021 года. Даже при оптимистичном сценарии, если международное сообщение будет открыто, за исключением Китая и Грузии, а пассажиропоток по итогам 2021 года снизится лишь на 15% по сравнению с докризисным 2019 годом, именно в первом квартале перевозки серьезно упадут. Так, в январе и феврале падение составит 42% и 41% соответственно, в марте – 37%.

Отрасль настаивает на необходимости продолжения господдержки в 2021 году, в том числе компенсаций за потерянных пассажиров для авиакомпаний и аэропортов. Алексей Новгородов сообщил, что относится к этому «крайне положительно», однако о конкретных действиях в этом направлении не сообщил.

S7 и «Уральские авиалинии» также хотели бы продления срока возврата льготных кредитов, выданных в рамках поддержки на фоне коронавируса (постановления правительства №582 и №651). Срок их возврата уже наступает в апреле–мае 2021 года, рассказывал замгендиректора S7 Дмитрий Куделькин: «Понятно, что по итогам низкого сезона возвращать их будет крайне сложно». В S7 предлагают продлить срок до 2022 года.

В ВТБ говорят, что параметры этой программы льготного кредитования установлены правительством и «опции по увеличению сроков не содержат». Целесообразность таких решений должно оценить правительство, продолжают там, отмечая, что оказывают

поддержку клиентам. Зампред правления Сбербанка Анатолий Попов также говорит, что опции по продлению срока кредита нет, но такое предложение могло бы стать дополнительной поддержкой авиаотрасли.

В Минтрансе “Ъ” сказали, что поддерживают предложение S7, но переадресовали вопросы в Минэкономики.

Там сообщили, что не получали официальных предложений.

Пока же власти не могут согласовать даже выдачу авиакомпаниям тех средств, которые уже были одобрены. Из 23,4 млрд руб. субсидий, которые должны были компенсировать авиакомпаниям часть затрат из расчета в 365 руб. на каждого потерянного на фоне коронавируса пассажира, отрасль смогла выбрать только 15,8 млрд руб. Правила выделения субсидий были сформулированы таким образом, что их можно было полностью получить только в случае, если падение пассажиропотока в каждый месяц для конкретной авиакомпании превышало 90%. В июле действие постановления истекло, и 7,6 млрд руб. остались неизрасходованными.

В **Росавиации** говорят, что подготовили проект постановления о продлении действия субсидий по ноябрь, а также увеличении ставки до 685 руб. на пассажира.

Но Минфин настаивает на ставке в 436 руб., что не позволит авиакомпаниям выбрать все средства. В Минфине “Ъ” сказали, что поддерживают увеличение ставки компенсации на оплату труда, по иным статьям вопрос «прорабатывается с заинтересованными ведомствами». Сейчас субсидии компенсируют прежде всего расходы на оплату труда авиаперсонала (не менее 60%), лизинговые платежи (не более 30%) и аэропортовые расходы (не более 10%).

Глава Infomost Борис Рыбак отмечает, что, по оценкам международных организаций, восстановление экономики авиакомпаний может занять более длительный период, чем изначально предполагалось. Он обращает внимание, что даже если перевозки формально восстановятся до прежних объемов, они не принесут авиакомпаниям достаточно прибыли для компенсации огромных потерь 2020 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4577002>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/11/19/mintrans-planiruet-prodlit-programmu-subsidirovaniia-aviakompanij.html>

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/pravitelstvo-predlozhilo-zavershit-programmu-podderzhki-aviatsionnoy-otrasli/>

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/v-bazel-aero-schitayut-cto-glavnaya-mera-podderzhki-aviaotrasli-ne-vvedenie-novykh-lokdaunov/>

<https://tass.ru/ekonomika/10044031>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.20; КЛАСТЕР УХОДИТ В НЕБО; ГОРНАЯ ДОРОГА В СОЧИ ПОТРЕБУЕТ 330 МЛРД РУБ. ИЗ ФНБ

Одобренный **Владимиром Путиным** проект «Южный кластер», предполагающий отвод в горы железнодорожной ветки от черноморского побережья в районе Сочи, обойдется в 1,4 трлн руб., из которых 330 млрд руб. планируется взять из ФНБ. Наиболее дорогая часть проекта – сама горная трасса Кривенковская–Калеж–Сочи с ответвлением на Лазаревское, стоит 935 млрд руб. По итогам время в дороге из Москвы в Сочи должно сократиться вдвое, до 16 часов. Но эксперты полагают, что предложенный маршрут не оптимален и есть вдвое менее затратные и удобные для пассажиров опции.

Как стало известно “Ъ”, проект ОАО РЖД «Южный кластер», предполагающий отнесение железнодорожных путей в районе Сочи от побережья вглубь материка, обойдется в 1,37 трлн руб., из которых 330 млрд руб. планируется получить из средств ФНБ в 2025–2030 годах. Еще 1,04 трлн руб. инвестирует ОАО РЖД, следует из графика реализации проекта, который видел “Ъ”.

Самая дорогостоящая часть проекта – строительство новой железнодорожной линии Кривенковская–Сочи стоимостью 934,9 млрд руб.

Проектно-изыскательские работы по ней должны начаться в 2022 году. Линия пройдет по горам маршрутом Кривенковская–Калеж–Сочи с ответвлением на Лазаревское. Остальные мероприятия – это уже идущая электрификация участков Ожерелье–Елец (45,7 млрд руб.), реконструкция инфраструктуры на этом участке и участке Воронеж–Горячий Ключ (267 млрд руб.) и строительство новой линии Елец–Воронеж (116,6 млрд руб.). За счет проекта время в пути пассажирского поезда по маршруту Москва–Адлер к 2030 году должно сократиться с сегодняшних 32 часов до 16 часов.

В ОАО РЖД комментарии не дали. «Мероприятия и финансовая модель проекта «Южный кластер» сейчас прорабатываются с заинтересованными ведомствами, – пояснили “Ъ” в Минфине. – В том числе ведется работа по определению источников финансирования мероприятий проекта».

Источник, знакомый с ходом работы над проектом, говорит, что это предварительные цифры, они не утверждены. Соответственно, о заявке на финансирование из ФНБ говорить преждевременно, добавляет он.

«Южный кластер» уже концептуально одобрил президент **Владимир Путин** (см. “Ъ” от 2 сентября и 6 октября). Он стал одним из крупных пассажирских проектов наряду с высокоскоростной магистралью Москва–Санкт-Петербург и развитием транспортных узлов обеих столиц, запланированных на ближайшее десятилетие.

Вес пассажирских проектов в инвестпрограмме ОАО РЖД заметно увеличился – по сравнению с принятой в 2019 году долгосрочной программой развития холдинга до 2025 года почти вдвое в деньгах и заметно прирос в долевом выражении, с 16% до 27% (подробнее см. “Ъ” от 16 ноября). Грузоотправители не раз выражали недовольство таким распределением инвестиций, опасаясь, что при имеющемся недостатке господдержки пассажирских проектов ОАО РЖД будет изыскивать финансирование из тарифных источников.

Монополия уже предупреждала (см. “Ъ” от 18 сентября), что, по предварительным данным, долгосрочная инвестпрограмма до 2030 года, с учетом необходимости выполнения июльского указа президента и реализации проектов **в рамках комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ)**, достигнет 9,9 трлн руб. При этом даже в ближайшую трехлетку без дополнительных тарифных мер, которые государство пока не одобрило, и масштабных заимствований монополия ее профинансировать не сможет.

Проект сложный, политический, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, называя в такой ситуации масштаб инвестиции в 1 трлн руб. от ОАО РЖД «запредельной цифрой».

Она сопоставима с 70% годового дохода ОАО РЖД от грузовых перевозок. С такими параметрами проект выглядит эфемерно, особенно с учетом того, что в нем нет очевидной экономической составляющей. По мнению господина Бурмистрова, если проект считается стратегическим для государства, логично было бы, наоборот, не более чем на 30% финансировать его из инвестпрограммы ОАО РЖД, а остальное – из бюджетных и внебюджетных источников.

Глава Союза пассажиров Кирилл Янков выступает против проекта в такой конфигурации, поскольку он снизит привлекательность железнодорожного транспорта и заполняемость поездов, лишив пассажиров возможности сходить в промежуточных пунктах на побережье. По его мнению, «Южный кластер» должен иметь совершенно другой вид.

В частности, можно построить второй выход на Сочи за счет тоннеля под Кавказским заповедником протяженностью 20 км, соединяющего «Розу Хутор» и Дзегуту в Карачаево-Черкесии. По мнению господина Янкова, опыт Узбекистана показывает, что строительство тоннеля обойдется не более чем в 100 млрд руб. Также нужно построить линии Ставрополь–Невинномысская и Элиста–Волгоград, предусмотренные в документах

перспективного планирования, где задействованы и модернизированы малодейственные линии Дзедуга–Невинномысская и Ставрополь–Элиста.

Все это строительство обойдется примерно в 400–500 млрд руб., говорит господин Янков. Он отмечает, что линия между Сочи и Волгоградом будет не длиннее существующей (через Тихорецкую и Краснодар), к тому же возникнет связка с Северным Кавказом, будет задействован горнолыжный курорт «Архыз», а пассажирам будут оставлены все удобные опции.

<https://www.kommersant.ru/doc/4576951>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.11.20; ПАНДЕМИЯ НЕ ЗАТРОНЕТ ПЛАНОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ И МЕТРО В МОСКВЕ; СТОЛИЦА ВЫДЕЛИТ НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ПОЧТИ 1,5 ТРЛН РУБЛЕЙ

Пандемия не внесла изменений в планы развития транспортной инфраструктуры Москвы, несмотря на то что город закончит год с дефицитом бюджета (ориентировочно 351,3 млрд руб.) и собирается привлекать заимствования. Как заявили в столичной мэрии «Ведомостям», в ближайшие три года (с 2021 по 2023 г.) расходы на развитие транспортной системы составят примерно 70% от общего объема финансирования адресной инвестиционной программы города Москвы, на которую планируется потратить 2,1 трлн руб. (с учетом программы реновации жилого фонда). Таким образом, инвестиции в транспортную инфраструктуру составят 1,47 трлн руб. – больше, чем предусматривалось утвержденным в 2019 г. четырехлетним планом (1,4 трлн руб.).

«Основные направления инвестиций – метро и дорожно-транспортные объекты, а также софинансирование городом Москва развития инфраструктуры Центрального транспортного узла», – уточняет заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительству Андрей Бочкарев. По его словам, за три года будет введено 58,1 км линий метрополитена, 25 станций метро, четыре электродепо. Также в следующую трехлетку будет полностью завершена Большая кольцевая линия протяженностью 70 км с 31 станцией, благодаря чему 3 млн человек получат метро в шаговой доступности. Плюс к этому завершится продление Люблинско-Дмитровской, Калининско-Солнцевской и Сокольнической линий. Кроме того, начнется выделение бюджетных ассигнований на проектирование Рублево-Архангельской, Бирюлевской и Троицкой линий метро. В мэрии подчеркивают: программа удвоения метро (рассчитанная на период с 2011 по 2025 г.) уже выполнена на 65%: с 2011 г. в столице построено более 116 км линий и 56 станций метро. Можно не сомневаться, что программа будет выполнена в полном объеме в намеченные сроки.

Развитие автотранспортной инфраструктуры не отстает. С 2011 г. модернизировано 15 вылетных магистралей города – важнейших дорожных артерий – и 17 клеверных развязок МКАД, которые поехали быстрее за счет организации движения по направленным съездам. «Сейчас для эффективного решения транспортных проблем Москвы важно завершить формирование системы хордовых магистралей, которая уже готова на 72%», – говорит Бочкарев. По мнению экспертов, система организации движения в виде хордовых магистралей на 20% более эффективна, чем замкнутая кольцевая, поскольку хорды, во-первых, выполняют функции вылетных магистралей, обеспечивая выезд автотранспорта за МКАД, минуя центр города, и, во-вторых, перераспределяют транспортные потоки между вылетными магистралями, которые они пересекают.

Так, Северо-Западная хорда, к примеру, уже связала четыре округа столицы: Западный, Северо-Западный, Северный и Северо-Восточный. Она прошла от Сколковского до Ярославского шоссе. «Строительство хорды снизило транспортную нагрузку на ряд центральных улиц, ТТК, МКАД и прилегающие участки вылетных магистралей. Пробег автомобилей при проездах между соседними районами сократится примерно на 10%. С

запуском хорды разгрузились в среднем на 15% вылетные магистрали – Мичуринский проспект, Сколковское, Можайское, Рублевское, Звенигородское, Волоколамское, Ленинградское и Дмитровское шоссе, а также ряд центральных улиц, Третье транспортное кольцо и МКАД», – подчеркивают в мэрии.

Строящаяся Северо-Восточная хорда (75 км дорог, 58 искусственных сооружений, 13 пешеходных переходов) позволит перераспределить все автомобильные потоки на северо-востоке столицы, разгрузит совокупно более 70 км дорог, в том числе улично-дорожную сеть в центре города, восточную часть МКАД и Третьего транспортного кольца, отмечают в столичном стройкомплексе. После ее открытия протяженность перегруженных участков магистралей сократится на 71 км, общегородской пробег – на 40 000 машин в час. Затраты времени на дорогу для жителей между северными и восточными районами Москвы сократятся более чем на 40 минут. Кроме того, хорда позволит связать федеральную трассу Москва – Санкт-Петербург с перспективной трассой Москва – Нижний Новгород – Казань.

По словам Бочкарева, две главные задачи развития транспортной системы столицы, поставленные мэром Москвы Сергеем Собяниным, – интеграция всех видов транспортных сетей в единую систему и решение накопившихся в предыдущие десятилетия проблем в этой сфере в различных точках города. Сложность в том, что нельзя сосредоточиться на чем-то одном и отложить часть проектов до лучших времен, поэтому урезать инвестиции никак не удастся. «То, что инвестиции в транспортную инфраструктуру не сокращаются во время коронакризиса, правильно, так как эти проекты имеют мультипликативный эффект: они не только делают жизнь москвичей лучше, но и приводят к росту экономики. Связь тут прямая: чем лучше мобильность, тем больше инвестиционная привлекательность города», – отмечает директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. По оценкам руководителя компании «ВТБ инфраструктурный холдинг» Олега Панкратова, «каждый рубль инвестиций в транспортную инфраструктуру приносит в среднем до 4 руб. прироста ВВП».

«Основные московские достижения на сегодня: увеличение прямой доступности метро для граждан и соединение ранее автономных кусков города, – говорит Блинкин. – Если в прошлом десятилетии треть населения не имела прямого доступа к метро (добираться надо было на перекладных), то сейчас лишены возможности сразу нырнуть в подземку лишь 5% горожан». По мнению эксперта, основная проблема, которую надо решить сегодня, – автомобильные пробки. «Сегодня на одно авто в городе приходится 20 кв. м асфальтированной территории, т. е. площадь гаража. Увеличить площадь невозможно без того, чтобы каждый москвич ежедневно пользовался общественным транспортом. Строительство дорог растет, но при этом и увеличивается количество автомобилей: пропорция между асфальтом и «железом» не уменьшается», – рассуждает Блинкин. В стройкомплексе столицы обещают, что реализация планов по созданию нового транспортного каркаса позволит не только снизить нагрузку на дорожную сеть, но и смягчить существующие ограничения на использование личного транспорта.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/11/19/847671-pandemiya-planov>

ИЗВЕСТИЯ; ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2020.11.20; ДОРОЖНАЯ РАЗМЕТКА: ДЕПУТАТЫ ЗАДУМАЛИСЬ О РАЗВИТИИ АВТОТУРИЗМА; НА ПОПУЛЯРНЫХ ТРАССАХ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ БОЛЬШЕ МОТЕЛЕЙ, НА ГОСГРАНИЦАХ ВВЕДУТ ЭЛЕКТРОННЫЕ ОЧЕРЕДИ

В Госдуме готовится к рассмотрению закон об автотуризме. Он позволит адаптировать дороги, пользующиеся спросом у туристов – например, М4 «Дон» или маршруты Золотого кольца, – под запросы путешественников. На трассах появится больше мотелей, кемпингов, кафе и других объектов, необходимых в дальних поездках. Их работа будет регламентирована четкими стандартами. Пилот предлагается запустить в 13 регионах. В

Ассоциации туроператоров России инициативу поддерживают. По словам вице-президента АТОР Дмитрия Горина, в отдельных субъектах количество автолюбителей составило в этом году до 75% от общего турпотока.

Крути баранку

В Госдуме к первому чтению готовится законопроект об автотуризме. Документ предполагает разработку стандартов и регламентов, в соответствии с которыми будут возводиться придорожные мотели, кемпинги, кафе и другие объекты инфраструктуры, необходимые для развития автотуризма.

– К примеру, нормативные требования к размещению мотелей и кемпингов на популярных туристических трассах М-10 «Россия» и М-4 «Дон» составляют одна единица на 150 км. Указанные показатели, очевидно, нуждаются в изменении, – отметил в беседе с «Известиями» автор инициативы, заместитель председателя комитета Госдумы по физической культуре, спорту, туризму и делам молодежи Сергей Кривонос.

При этом в России автомобильные поездки с целью отдыха пользуются особой популярностью, пояснил он.

– На семью из трех-четырех человек путешествие на автомобиле выходит на 30–40% дешевле, чем на поезде или самолете. Это создает предпосылки к увеличению доли автотуризма, – пояснил депутат.

О востребованности автотуризма говорят и в Ассоциации туроператоров России.

– Особенно это актуально в нынешнем году, когда многие из-за эпидемиологической ситуации предпочли путешествовать не на самолетах или поездах, а, скажем так, изолированно – в автомобилях. У нас еще нет полной статистики, но в отдельные регионы, например в Краснодарский край, который принял за сезон порядка 9 млн туристов, примерно 65–70% от общего потока приехали личным транспортом, – сообщил «Известиям» вице-президент АТОР, руководитель комитета по транспорту Дмитрий Горин.

У сегмента автомобильных путешествий есть огромные перспективы развития – по аналогии с Европой он может стать одним из самых востребованных способов самостоятельного туризма. Именно поэтому любые предложения в этой области Дмитрий Горин поддерживает.

– Национальный проект «Туризм» тоже детально рассматривает эти моменты, – добавил он.

Кроме того, по его словам, очень важно строить не только гостиницы, но и кемпинги. Практика показывает, что такой способ размещения более популярен среди автотуристов. Провести ночь в них можно в среднем за 500 рублей, пользуясь при этом необходимыми удобствами – местом для сна, оборудованным туалетом, мини-магазинами.

Законопроект, говорится в пояснительной записке, предлагает классифицировать кемпинги в зависимости от уровня предоставляемых услуг. Так человек получит право выбора, заранее зная, какой уровень комфорта его ожидает.

Первым делом стандарты

Однако, чтобы строить придорожную инфраструктуру, нужно привести в порядок и сами трассы, отметил Дмитрий Горин. В этом вопросе очень важно межведомственное взаимодействие между представителями туротрасли и сферой дорожного обслуживания.

В законопроекте отмечается, что пересматривать придется и статус некоторых дорог. Сейчас постановление правительства РФ от 29.10.2009 № 860 устанавливает требования к их обеспеченности объектами сервиса. Уровень зависит от категории дороги. То есть межмуниципальная трасса, даже если ей пользуются туристы, может стоять практически пустой. В результате, например, части дорог Золотого кольца России не положены мотели и кемпинги, несмотря на их популярность у путешественников.

– Минусом указанного подхода является то, что он не учитывает целей, для которых граждане используют указанные автомобильные дороги. Между тем они могут быть

востребованы как для сквозного проезда, так и для поездок с остановками, в том числе в туристских целях, – подчеркивается в пояснительной записке к законопроекту.

По словам главы московского представительства Федерации автовладельцев России (ФАР), директора Национального общественного центра безопасности дорожного движения Сергея Канаева, начать стоит с регламента, определяющего расстояние между теми или иными придорожными объектами.

– Причем стандарты должны учитывать плотность населения и особенности региона. Например, в Краснодарском крае, где много отдыхающих, кемпинги нужны чаще, чем Якутии, – подчеркнул он. – Такая система реализована в США и Канаде, которые по площади и числу граждан ближе к нам, чем Европа.

По оценке эксперта, в Центральной России за час можно проехать примерно 80 км. В зависимости от этого реально оценить, как именно стоит размещать придорожные объекты.

Сам законопроект конкретных цифр не содержит, но в нем говорится о необходимости установить правила, по которым будут оснащаться трассы.

Чтобы сделать страну более привлекательной для иностранных автотуристов, в документе предлагают ввести электронную очередь на путях международного автомобильного сообщения. Путешественник сможет записаться заранее и пересечь границу в отведенное ему время. Такая практика распространена по всему миру. Например, ряд пропускных пунктов в Белоруссии и странах Балтии работают по этому принципу.

Пилотными регионами, где начнет развиваться автотуризм, в проекте значатся Владимирская, Воронежская, Ивановская, Костромская, Ленинградская, Липецкая, Московская, Новгородская, Ростовская, Тверская, Тульская, Ярославская области и Краснодарский край.

Если закрепить автотуризм в качестве приоритетного направления на федеральном уровне, отмечается в документе, сфера сможет получить вливания из бюджета. Также планируется привлечение частных инвесторов.

<https://iz.ru/1089541/iaroslava-kostenko/dorozhnaia-razmetka-deputaty-zadumalis-o-razviti-avtoturizma>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.11.20; «АЭРОФЛОТ» В ПЯТНИЦУ УТВЕРДИТ НОВОГО ГЕНДИРЕКТОРА; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛОЖИЛО НА ЭТУ ДОЛЖНОСТЬ МИХАИЛА ПОЛУБОЯРИНОВА

Совет директоров «Аэрофлота» на заочном заседании 20 ноября планирует избрать гендиректора авиакомпании. Правительство предложило назначить на эту должность главу Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) Михаила Полубояринова, сообщили в **пресс-службе** кабмина.

Государство владеет 57,34% акций компании (после недавно проведенной допэмиссии и выкупа пакета акций Минфином), поэтому совет директоров гарантированно утвердит кандидатуру Полубояринова, как и рекомендовало правительство.

Полубояринов только в марте 2020 г. возглавил ГТЛК, куда перешел с поста первого заместителя председателя ВЭБ.РФ. В корпорации развития он проработал девять лет, с 2009 г. Источник ТАСС в организации отмечал, что у Полубояринова сложились хорошие рабочие отношения с нынешним председателем ВЭБа Игорем Шуваловым. В ГТЛК его функцией было создать условия для большей координации ресурсов лизинговой компании, **Минтранса** и ВЭБа для совместной реализации масштабных транспортных проектов.

«Я горжусь, что мне оказано доверие в это трудное, кризисное время принять управление национальным авиаперевозчиком. Для меня это – личный вызов и большая ответственность перед каждым пассажиром и работником авиакомпании «Аэрофлот», – сообщил Полубояринов через **пресс-службу**. Он также подвел итоги своей работы в

ГТЛК, отметив, что компания стала абсолютным лидером лизингового рынка России по величине портфеля и объему нового бизнеса. Компания подписала контракты на поставку регионам почти 550 ед. пассажирского транспорта на сумму 8,2 млрд руб., запустила программу льготного лизинга цифровых активов в рамках нацпрограммы «Цифровая экономика РФ».

Полубояринов уже работал в «Аэрофлоте». В 2000 г. он стал заместителем главного бухгалтера, затем главбухом и заместителем гендиректора компании по финансам и планированию. Уход бывшего главы Минтранса **Евгения Дитриха** в ГТЛК, а экс-руководителя «Аэрофлота» в министерство был вызван именно желанием Полубояринова руководить национальным перевозчиком, говорит источник «Ведомостей» в отрасли. «Полубояринов давно мечтал занять должность гендиректора авиакомпании. Кроме того, он дружен с профильным вице-премьером **Андреем Белоусовым**, который поспособствовал его назначению», – говорит собеседник «Ведомостей». В Минтрансе отказались от комментариев, представитель **Белоусова** не ответил на запрос газеты.

Стратегия развития авиакомпании и группы «Аэрофлот» вряд ли кардинально изменится с приходом нового руководителя, говорит источник, близкий к группе. «Виталий Савельев говорил о наличии договоренности кардинально не менять в ближайшее время деятельность компании и стратегию развития. Кроме того, влияние Савельева на авиакомпанию, конечно, сохранится – он является главой **Минтранса**, ему подведомственна **Росавиация**, т. е. основной регулятор авиаотрасли. Кроме того, его рекомендовали назначить председателем совета директоров «Аэрофлота» вместо **Дитриха**», – объясняет собеседник.

О некоей смене стратегии можно будет говорить, если приостановится запланированная передача самолетов Sukhoi Superjet 100 из парка «Аэрофлота» его дочерней авиакомпании «Россия». Эти самолеты «Аэрофлот» приобрел в лизинг у «ВЭБ лизинга» и «Сбербанк лизинга», но именно ГТЛК является крупнейшим покупателем и владельцем Superjet, а сам Полубояринов воспринимается как представитель ГТЛК, объясняет источник «Ведомостей». Согласно утвержденной в июле 2020 г. новой стратегии группы до 2028 г. «Россия» будут переданы все лайнеры «Аэрофлота» российского производства, в том числе Superjet и позднее MC-21. Более 45 Superjet должны быть переданы в этом и следующем году, говорит источник в группе «Аэрофлот». Сейчас в парке компании 54 Superjet, планируется закупить еще 100 машин. «Текущую стратегию рынок принял очень хорошо, она сбалансированна, в том числе в условиях кризиса авиаотрасли, направлена на повышение эффективности «Аэрофлота», переход к монофлоту», – объясняет собеседник. У нового будущего гендиректора есть амбиции, он захочет проявить себя в качестве руководителя и это может вылиться в кадровые изменения внутри компании, говорит другой источник «Ведомостей» в отрасли. Эксперты отмечают, что будущий глава, вероятнее всего, будет продолжать реализовывать утвержденную в июле 2020 г. стратегию, но ему придется столкнуться с требованиями выполнять социальные задачи государства. «Кризис вступает во вторую стадию, может получиться, что кто-то из отечественных перевозчиков уйдет с рынка и «Аэрофлоту» по доброй традиции будет спущена задача спасения утопшей авиакомпании. При Савельеве социальная нагрузка на «Аэрофлот» ложилась постоянно, и он умело и четко балансировал между ней и интересами авиакомпании – не отказывался от задач правительства, но выяснял, какие ресурсы для этого потребуются. Например, когда «Аэрофлот» вывозил пассажиров обанкротившейся «Трансаэро», то сохранил часть коммерческих прав этой авиакомпании», – говорит директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

Главный редактор отраслевого портала Avia.ru Роман Гусаров считает, что новый глава компании будет серьезно ограничен в решениях рамками стратегии – в отличие от свободы действий, которой пользовался его предшественник. «Минувшее десятилетие «Аэрофлот» развивали как самостоятельную компанию, повышая его статусность,

качество услуги, выводя в премиум-класс. Теперь стратегия развития сформулирована для всей группы с акцентом на рост пассажиропотока «Победы». Если Савельев получал карт-бланш на серьезную реконструкцию перевозчика, который тащил за собой еще советское наследие, перед новым директором ставится задача сохранить достигнутое и продолжать развитие, но в установленных стратегией рамках», – говорит Гусаров.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/19/847669-aeroflot-gendirektora>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.11.20; «АЭРОФЛОТ» ПЕРЕДАСТ СВОЕЙ «ДОЧКЕ» ВСЕ САМОЛЕТЫ SUPERJET ЗА ДВА ГОДА

«Аэрофлот» решил передать авиакомпании «Россия» все свои самолеты Superjet 100 до конца 2022 года. «Россия» уже в следующем году намерена удвоить свой парк до 120 самолетов, из них больше половины придется на российские лайнеры

Авиакомпания «Аэрофлот» планирует передать все самолеты Sukhoi Superjet 100 (SSJ, сейчас в парке компании их 54) дочерней авиакомпании «Россия» в течение двух лет, до конца 2022 года. Об этом РБК рассказали два источника в группе «Аэрофлот».

По словам одного из них, до конца 2020 года компания передаст «России» пять таких самолетов, в 2021 году – 44 самолета, еще десять – в 2022-м. Второй собеседник называет похожие данные. Оба сходятся в том, что последние десять самолетов российского производства будут переданы в 2022 году.

Представитель «России» сказал РБК, что авиакомпания ожидает поставку до десяти новых Superjet до конца 2020 года, а в 2021 году парк таких самолетов планируется нарастить до 66. Общее количество самолетов у авиаперевозчика удвоится – с 54 до более чем 120. Но он не стал уточнять, какая часть самолетов поступит от «Аэрофлота», а какая – от лизинговых компаний или производителя, корпорации «Иркут». РБК направил запрос представителю группы «Аэрофлот».

Почему «Аэрофлот» передает суперджеты

Перевод в «Россию» всех лайнеров «Аэрофлота» российского производства, включая Superjet и позднее MC-21, предусмотрен долгосрочной стратегией развития группы до 2028 года, которая была принята летом 2020-го. «[К 2028 году] у нее будет 250 машин, из которых 235 – отечественного производства, что очень важно», – говорил экс-гендиректор группы Виталий Савельев (ныне **министр транспорта**) на встрече с премьером **Михаилом Мишустинным** в середине июля. Сейчас в парке «Аэрофлота» 54 SSJ, до 2026 года, в соответствии с договоренностями с Объединенной авиастроительной корпорацией (контролирует «Иркут», который производит Superjet), он должен закупить еще 100 таких лайнеров.

«Россия» вместо «Аэрофлота» займется и социальными направлениями полетов, в том числе с «плоскими тарифами», которые применяются на рейсах на Дальний Восток, в Калининград и Крым. До одобрения новой стратегии группы «Россия» больше занималась зарубежными маршрутами, включая туристические и чартерные, в том числе в Бангкок, Анталию, Тель-Авив. Компания выполняет перевозки совместно с туроператором «Библио-Глобус». По данным **Росавиации**, перевозчик входит в топ-4 российских авиакомпаний, за первые восемь месяцев 2020 года услугами «России» воспользовались 3,62 млн человек.

«Нет смысла длительное время параллельно содержать в компаниях одной группы два летных отряда под один тип самолетов, дублировать технических специалистов и т.д. Принято решение сконцентрировать всю отечественную технику в «России», и форсирование этого процесса оправданно», – говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Избавившись от российских лайнеров, «Аэрофлот» намерен оставить в своем парке преимущественно самолеты европейской Airbus, а ее «дочка» лоукостер «Победа» с момента создания летает только на американских Boeing. Савельев

говорил на встрече с Мишустиным, что «Аэрофлот» сосредоточится на дальнемагистральных рейсах, чтобы стать «пятизвездочной компанией».

До сих пор «Россия» не летала на SSJ. Тендеры на поставку первых трех новых лайнеров в операционный лизинг на 12 лет она объявила в октябре, но так и не нашла претендентов на выполнение этих заказов. Сделка не состоялась из-за недостаточного обеспечения по этому заказу, рассказывали РБК источники в двух крупных лизинговых компаниях. По словам одного из них, потенциального лизингодателя мог не устроить риск на авиакомпанию «Россия» – без поручительства или гарантии головной компании группы – «Аэрофлота». Это подтвердили два источника, близкие к разным сторонам переговоров. Однако 9 ноября «дочка» Промсвязьбанка «ПСБ лизинг» договорилась с «Иркутом» о поставке группе «Аэрофлот» пяти SSJ. Эти самолеты будут переданы именно авиакомпании «Россия», сказал РБК источник, близкий к одной из сторон сделки. Более того, 18 ноября «Россия» разместила заказ на оказание услуг по проведению инспекций 77 судов SSJ с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов. Этого должно хватить на парк российских самолетов, который будет у компании в конце 2022 года после передачи десяти последних самолетов «Аэрофлота» – 76 лайнеров.

Кто еще эксплуатирует Superjet

«Аэрофлот» является крупнейшим эксплуатантом Superjet, но на этих лайнерах летают и другие российские авиакомпании, включая «Азимут», «Ямал» и «Газпром авиа». В 2020–2021 годах «Иркут» планирует поставить 59 самолетов SSJ нескольким российским авиакомпаниям. 30 лайнеров получит авиакомпания Red Wings (как и ОАК и «Иркут», подконтрольная «Ростеху»), 22 – группа «Аэрофлот» (восемь в 2020-м, еще 14 – в 2021 году), остальные пополнят флот «Азимута» и «Якутии», говорил в июле глава Минпромторга Денис Мантуров.

Ранее эти 59 лайнеров не были востребованы покупателями. Теперь предполагается, что их купит «ПСБ Лизинг» примерно за 140 млрд руб. за счет кредита оборонного Промсвязьбанка и поставит вышеперечисленным российским авиакомпаниям. Президент **Владимир Путин** еще в мае одобрил предоставление госгарантий на закупку этих самолетов у производителя в течение двух лет в рамках новой программы поддержки лизинга российских самолетов. Представители «Иркута» и «ПСБ Лизинг» отказались от комментариев.

Год назад подразделению «Иркута» не удалось выполнить годовой план продаж. Вместо запланированных 20–25 лайнеров они поставили перевозчикам только шесть. Причины, как рассказывали источники РБК, – отсутствие сервисных центров и имиджевые потери из-за трагедии в Шереметьево, которая произошла в мае 2019 года. Тогда лайнер «Аэрофлота» загорелся при приземлении, погиб 41 человек.

«Мы подтвердили свой контракт на 150 машин Sukhoi Superjet, 54 машины у нас на сегодняшний день в парке, мы ими оперируем. И у нас заказ на 50 машин, твердый контракт, [на новый ближне- и среднемагистральный лайнер] MC-21, и к ним 35 машин – это опцион», – заявлял экс-глава «Аэрофлота» летом. Группа продолжит выполнять свои «стратегические обязательства» перед российским авиапромом.

<https://www.rbc.ru/business/19/11/2020/5fb695c49a794741a7385935>

РБК; АННА БАЛАШОВА, АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА; 2020.11.19; ВЛАСТИ ПРОВЕДУТ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ИНТЕРНЕТ В АРКТИКУ ЗА \$65 МЛРД

Минтранс, Росморречфлот и несколько ФГУПов начали строить высокоскоростную линию связи в Арктике. План по прокладке такой магистрали есть у «МегаФона» и Cinia. На два проекта в регионе может не хватить клиентов, скептически эксперты

О том, что **Министерство транспорта, Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)** и ФГУП «Росморпорт» приступили к строительству трансарктической магистральной подводной волоконно-оптической линии связи от

Мурманска до Владивостока, РБК рассказал гендиректор ФГУП «Морсвязьспутник» Андрей Куропятников и глава группы компаний «Управление перспективных технологий» (УПТ) Алексей Стрельченко. «Морсвязьспутник» – подведомственное **Росморречфлоту** предприятие, которое выбрано оператором проекта. УПТ занимается строительством международных линий связи и является генеральным подрядчиком проекта.

Представитель **Росморречфлота** подтвердил участие в проекте. Согласно сообщению агентства, реализация проекта осуществляется в соответствии с указом президента от 26 октября «О стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года».

Представитель Минтранса не ответил на вопросы РБК. Связаться с ФГУП «Росморпорт» не удалось.

Пропускная способность новой линии должна составить 52–104 Тбит/с, протяженность – более 12,5 тыс. км без учета ответвлений до населенных пунктов вдоль трассы. Как пояснил Стрельченко, идея проекта обсуждалась несколько лет, а контракт на строительство был подписан в 2019 году. К настоящему времени участники проекта провели морские и инженерные изыскания на более половины трассы, построили береговую станцию в Териберке, начали проектирование аналогичных объектов в поселках Амдерма и Диксон. Первый участок сети от Териберки до Амдермы планируется запустить в 2021 году, полностью завершить проект – в 2026-м.

Кому нужен интернет в этом регионе и с кем будет конкурировать новая линия – в материале РБК.

Зачем в Арктике интернет

В имеющейся у РБК презентации проекта отмечается, что его реализация должна позволить:

развить портовую инфраструктуру на трассе Северного морского пути;

создать цифровую инфраструктуру для добычи и транспортировки углеводородов в Арктике, решать задачи геологоразведки;

подключить к новой линии связи районы арктического побережья и Дальнего Востока, где на данный момент есть только спутниковый интернет и др.

Стоимость проекта – 65 млрд руб., указано в документе. Как пояснил Куропятников, эти средства предоставит государство, но сумма не учитывает возможность международного развития и строительства дополнительных ответвлений: предполагается, что линии до населенных пунктов будут строиться в том числе за счет средств заказчиков услуги доступа в интернет. Задачи окупить затраты не ставится, но поддержание и дальнейшее развитие линии должно финансироваться за счет средств, полученных от коммерческих заказчиков. Стрельченко отметил, что в первую очередь проект нацелен на подключение государственных, административных структур, обеспечение жителей интернетом, то есть решение социальных задач. Однако за счет того, что при проектировании линии закладывается избыточная емкость, услуги можно будет оказывать и коммерческим заказчикам, а в дальнейшем развивать транзит международного трафика. По словам главы «Морсвязьспутника», они уже начали вести переговоры о возможности присоединения линии к международным кабельным системам, но с какими компаниями, он не уточнил.

Андрей Куропятников пояснил, что помимо государственных заказчиков высокоскоростной интернет в Арктике нужен для проведения геологоразведки – для передачи и анализа огромных массивов данных; для работы промышленного интернета вещей, облачных вычислений, квантовых коммуникаций у компаний, которые занимаются добычей нефти и газа в регионе, переработкой сжиженного природного газа и т.п. «Позже могут возникнуть проекты, связанные с транспортировкой, сейчас в правительстве активно обсуждается создание линии контейнерной перевозки через Северный морской путь, передача данных нужна будет для обработки грузов и т.д.», – рассказал

Куропятников. Кроме того, участники проекта готовы обеспечить доступом в интернет дата-центры, которые планируется строить в Арктике.

На прошлой неделе, 10 ноября, профильный совет при Совфеде предложил правительству создать в регионе сеть дата-центров. Предполагается, что их строительством и развитием будет заниматься частный бизнес, но для рентабельности проектов понадобится господдержка, включая административные и налоговые меры, субсидирование части затрат из федерального бюджета. Согласно планам в регионе можно построить десятки ЦОДов, которые будут обслуживать стратегические проекты развития Арктики, в том числе Северный морской путь. Среди основных препятствий для реализации проекта эксперты называли отсутствие в регионе высокоскоростных каналов связи.

Кто еще планирует развивать связь в Арктике

В 2019 году компания «МегаФон» договорилась с финской Cinia о создании международного консорциума по строительству трансарктической линии связи от Хельсинки до Токио протяженностью более 10 тыс. км. Сейчас идут исследования, необходимые для строительства сети. Инвестиции в строительство «МегаФон» оценивал в \$0,8–1,2 млрд (60–91 млрд руб. по текущему курсу). Основная задача этого проекта – транзит трафика из Европы в Азию. Но помимо подводной волоконно-оптической линии связи также планируется строительство отводов от нее на берег, которые обеспечат связью потребителей Арктики и Дальнего Востока.

Гендиректор «ТМТ Консалтинга» Константин Анкилов напомнил, что через Арктику проходит самый короткий путь из Европы в Азию, в связи с чем проект обеспечит наименьшую из возможных задержек при сквозном транзите трафика. «Актуальность [проектов по строительству сети в этом регионе] также связана с тем, что Север будет развиваться, и это зона стратегических интересов для России», – отметил Анкилов. По его мнению, линия от **Минтранса** может конкурировать с линией от «МегаФона» в Арктике в части транзита трафика между Европой и Азией, а также с другими российскими и зарубежными магистралями, которые проходят через Индийский океан. «Количество объектов в Арктике не так велико, и, если линия от **Минтранса** заберет на себя обслуживание государственных объектов, остается вопрос, на чем будет зарабатывать проект «МегаФона», – отметил глава «ТМТ Консалтинга».

РБК направил запрос в «МегаФон».

https://www.rbc.ru/technology_and_media/18/11/2020/5fb529779a79472176dda8ed

РИА НОВОСТИ; 2020.11.19; ХУСНУЛЛИН: ДО I КВАРТАЛА 2021 Г НАДО СОСТАВИТЬ ОПОРНУЮ СЕТЬ ВСЕХ ДОРОГ

Правительство России ставит задачу составить опорную сеть всех дорог в стране до первого квартала 2021 года, заявил **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

Хуснуллин в четверг в рамках форума «Транспортная неделя» в Москве провел совещание об итогах реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** за 2020 год.

«Вообще у нас до первого квартала следующего года задача составить окончательную опорную сеть всех дорог в нашей стране, чтобы мы понимали, какие федеральные, какие региональные, какие муниципальные, сроки строительства и сроки ремонта, и чтобы они были увязаны», – сказал **Хуснуллин**.

«Я прошу руководителей регионов к этой работе активно подключиться. С **Минтрансом** мы уже в декабре хотим заслушать эти подходы, и уже в начале следующего года утвердить, и идти по этому четкому плану по опорной сети», – добавил он.

В августе **Хуснуллин** поручил **Минтрансу**, Минэкономразвития и Минфину совместно с регионами сформировать предложения по опорной сети автомобильных дорог на перспективу до 2035 года.

<https://realty.ria.ru/20201119/dorogi-1585410453.html>

ТАСС; 2020.11.20; СТРОИТЕЛЬСТВО СОТНИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ УСКОРЕНО В 2020 ГОДУ – ХУСНУЛЛИН

Строительство сотни инфраструктурных объектов ускорено в 2020 году в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД). Об этом сообщил **вице-премьер Марат Хуснуллин**, выступая на Транспортной неделе.

«Мы раньше времени целый ряд объектов смогли ввести. Смогли приблизить сроки строительства моста через реку Шексна в Череповце, северного обхода Калуги. Дорога Нарьян-Мар – Усинск была построена на год раньше за счет налаженной модели финансирования. На год раньше начато строительство моста через реку Зея, на год раньше сократим мост в Новосибирске через Обь. Это только крупные проекты. На самом деле таких проектов у нас сотни», – сказал он.

Хуснуллин также отметил, что регионы в 2020 году перевыполнили план по дорожному строительству в рамках **нацпроекта БКАД**. «На сегодняшний день вместо 6 тыс. объектов в нормативное состояние приведено 7 тыс. объектов, вместо 123 млн кв. м асфальтобетонного покрытия уложено 142 млн кв. м», – отметил он.

Вице-премьер также попросил глав регионов активно подключиться к проекту формирования опорной сети российских автодорог. Согласно поручению первого **вице-преьера Андрея Белоусова Минтрансу РФ**, документ должен быть сформирован к апрелю 2021 года. **Экс-министр транспорта Евгений Дитрих** ранее отмечал, что план опорной сети дорог будет включать 170 тыс. км региональных и федеральных трасс.

ТАСС выступает генеральным информационным партнером Транспортной недели.

ПРАЙМ; 2020.11.19; РАБОЧАЯ ГРУППА ГОССОВЕТА ОБСУДИЛА НАЦПРОЕКТ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Рабочая группа Госсовета по направлению «Транспорт» обсудила разработку национального проекта развития внутреннего водного транспорта, сообщается на сайте Кремля.

Отмечается, что заседание прошло под руководством помощника **президента РФ**, секретаря Госсовета Игоря Левитина и главы Бурятии, руководителя рабочей группы Алексея Цыденова. Кроме того, в мероприятии приняли участие исполняющий обязанности **министра транспорта Александр Нерадько**, губернатор Омской области Александр Бурков, губернатор Курской области Роман Старовойт, губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, а также представители федеральных и региональных органов государственной власти и профессионального и экспертного сообщества.

«Ключевой вопрос повестки дня – состояние и развитие внутренних водных путей и подготовка соответствующего национального проекта. В ходе обсуждения отмечена важность этого вида транспорта для обеспечения связанности регионов России и их развития, его значимость для перевозок грузов и пассажиров в районы Крайнего Севера, а также его экономичность и экологичность», – говорится в сообщении.

Добавляется, что также обсуждались вопросы возможности сохранения государственных и муниципальных предприятий в сфере оказания услуг перевозки пассажиров и багажа автотранспортом и потребности в перевозках грузов с разбивкой по направлениям на основании информации, представленной субъектами РФ.

«В докладах и выступлениях представители **Минтранса России** и другие участники совещания осветили вопросы обеспечения целостности транспортного комплекса страны», – также отмечается в сообщении.

ТАСС; 2020.11.19; В РЖД НАМЕРЕНЫ СОХРАНИТЬ ДЕЙСТВИЕ ДОЛГОСРОЧНОЙ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ В 2021 ГОДУ

Инвестиционная программа РЖД на 2021 год предполагает увеличение тарифов на грузовые перевозки по принципу «инфляция минус 0,1%», дополнительных корректировок не планируется. Об этом журналистам сообщил глава холдинга Олег Белозеров в кулуарах Транспортной недели.

«Сейчас сверстана [инвестиционная] программа, [сохранен] принцип «инфляция минус», никаких изменений пока не планируется... Мы проводили обсуждение в правительстве, правительство хотело бы максимально поддержать грузоотправителей. Мы тоже хотим поддержать, соответственно, никаких изменений, новаций на сегодняшний момент не предполагается. Если в процессе будут уточнения, на будущее, – очень внимательно будем обсуждать с грузоотправителями для того, чтобы не нарушить никаких балансов», – подчеркнул он.

Ранее РЖД предложили изменить принятые в 2017 году долгосрочные тарифные решения, в том числе в 2021 году дополнительно индексировать тарифы на порожний пробег вагонов и перевозку грузов в контейнерах. Предложения компании вызвали бурную реакцию участников рынка – против них выступили в том числе железнодорожные операторы и металлурги.

В начале ноября бывший **министр транспорта Евгений Дитрих** говорил ТАСС, что правительство РФ приняло решение сохранить параметры долгосрочной тарифной политики РЖД на 2021 год и отказаться от дополнительной индексации грузовых тарифов. Таким образом, повышение тарифов на железнодорожные перевозки в пределах лимита, который определен принципом «инфляция минус 0,1%», составит 3,7%.

Выпуск бессрочных облигаций

РЖД планируют в 2021 году осуществить выпуск бессрочных облигаций на общую сумму 20 млрд рублей и использовать другие механизмы заимствования, в том числе социальные облигации.

«Мы планируем разместить где-то порядка 20 млрд рублей для того, чтобы сбалансировать инвестпрограмму. Соответственно, такой небольшой объем», – пояснил он, комментируя возможность размещения «вечных» облигаций в следующем году.

В начале июня ЦБ зарегистрировал программу и проспект бессрочных облигаций РЖД объемом до 370 млрд рублей. Компания планирует завершить размещение ценных бумаг до конца года, говорил первый заместитель гендиректора РЖД Вадим Михайлов.

Дебютный выпуск бессрочных облигаций объемом 30 млрд рублей РЖД разместили в конце июня. В конце июля холдинг разместил выпуск еще на 20 млрд рублей, в сентябре – на 100 млрд рублей, а в октябре – на 80 млрд рублей.

По словам Белозерова, РЖД планируют также использовать механизм социальных облигаций. Он отметил, что РЖД акцентируют внимание на реализации таких проектов, как развитие пригородного движения, в том числе модернизация инфраструктуры и обновление подвижного состава, и программа выпуска социальных облигаций холдинга должна найти хороший отклик у инвесторов.

Инвестпрограмма

Инвестиционная программа РЖД на 2020 год составит около 720 млрд рублей.

«Около 720 млрд [рублей составит инвестпрограмма], мы с такими предложениями по корректировке вышли в совет директоров, именно за счет новых продуктов, факторинга. То есть у нас была утверждена инвестпрограмма на 640 млрд рублей, но сейчас мы видим, что мы могли бы предложить лучшие условия по поддержке прежде всего поставщиков. Соответственно, мы четко выполняем поручение президента, мы предложили ее увеличить с 640 млрд руб. практически на 80 с лишним миллиардов», – отметил он.

Ранее о возможности корректировки инвестпрограммы холдинга в сторону увеличения журналистам сообщил первый заместитель гендиректора РЖД Вадим Михайлов.

Компания с целью сохранения объема инвестиций осуществила несколько выпусков «вечных» облигаций, общая сумма заимствований с помощью этого механизма составит 370 млрд руб.

Как ранее сообщил ТАСС замминистра транспорта РФ Владимир Токарев, около 350 млрд руб., полученных от размещения облигаций, будут направлены на реализацию инвестиционных проектов РЖД, еще 20 млрд руб. – на инвестпрограмму дочерней Федеральной пассажирской компании.

Обсуждение тарифных решений

РЖД в 2021 году продолжат обсуждение тарифных решений в отношении порожнего пробега вагонов и контейнерных перевозок с грузоотправителями и операторами.

«Мы говорили об ускорении движения контейнерного потока, здесь нужно будет поискать баланс. Мы по-прежнему будем стараться снижать порожний пробег, повышать эффективность использования инфраструктуры. <...> Порожний пробег ухудшает использование инфраструктуры, и нам нужно в этом направлении двигаться. Как это стимулировать? Будем обсуждать. В том числе за счет тарифных решений. И мы здесь не говорим, что это только в отношении наших потребителей, это, в том числе и с нашей стороны, тоже нужно будет смотреть, где нужно пойти навстречу», – сказал Белозеров, комментируя потенциальные тарифные предложения холдинга.

Он подчеркнул, что третейским судьей в обсуждениях по-прежнему будет выступать правительство, и в результате тарифные корректировки позволят РЖД формировать более привлекательную услугу для клиентов.

«Мы обсуждали исторически и договаривались, что этот принцип win – win должен быть у всех, соответственно, мы его готовы разделить. А если мы не двинемся вперед, то это общая услуга просто не будет создана», – заключил он.

Достижение целевых показателей

Инвестиционная программа РЖД на 2021 год включает в себя все ключевые проекты холдинга и позволит обеспечить выполнение целевых показателей Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ).

«На самом деле даже цифра итоговая плановая – то, что мы планируем по следующему году, не очень отличается от нашей долгосрочной программы развития. Соответственно, все ключевые проекты остаются в инвестпрограмме. Это поручения, КПМИ, весь объем. Несколько сокращается объем реконструкции инфраструктуры и пока чуть сокращается объем закупки локомотивов», – отметил глава РЖД.

Он не уточнил точный объем инвестиционной программы на 2021 год, поскольку документ еще проходит серию обсуждений в правительстве. Белозеров при этом подчеркнул, что общая сумма инвестиций превысит изначально запланированные показатели 2020 года (642 млрд рублей – прим. ТАСС). Акцент в следующем году компания сделает на строительстве инфраструктуры, при этом в процессе может быть скорректирован объем средств, который направят на приобретение тягового подвижного состава и ремонтные работы – то, что непосредственно связано с пропускными способностями железных дорог, заключил Белозеров.

ТАСС выступает генеральным информационным партнером Транспортной недели.

<https://tass.ru/ekonomika/10042129>

ТАСС; 2020.11.19; РОСАВТОДОР И СТАВРОПОЛЬЕ ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В РАЗВИТИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОРОГ

Росавтодор и правительство Ставрополья заключили соглашение о сотрудничестве сроком на 5 лет. Стороны планируют создание и эксплуатацию многофункциональных зон дорожного сервиса, сообщили журналистам в четверг в пресс-службе главы региона.

«В рамках проходящей в Москве Транспортной недели состоялось подписание соглашения о сотрудничестве между правительством Ставропольского края и

Федеральным дорожным агентством (**Росавтодор**). Соглашение заключено на 5 лет и предусматривает сотрудничество в развитии инфраструктуры дорожного сервиса вдоль федеральных автотрасс. В том числе создание и эксплуатацию многофункциональных зон дорожного сервиса», – говорится в сообщении.

Отмечается, что реализация положений соглашения станет еще одной мерой поддержки регионального бизнеса, повысит вовлеченность субъектов малого и среднего предпринимательства края в хозяйственный оборот дорожной отрасли. Ставропольский край станет пилотной территорией, в которой будет реализован такой формат сотрудничества – это первое подобное соглашение, которое **Росавтодор** заключает с российским регионом.

По данным **пресс-службы**, в ходе предварительной работы **Росавтодор** разработал и утвердил Генеральную схему размещения на Ставрополье объектов дорожного сервиса и многофункциональных зон дорожного сервиса, включающую в себя 23 локации.

«Особенностью нашего края является прохождение через него крупных транспортных коридоров. И объем нагрузки на трассы Ставрополья ежегодно растет. Это требует дополнительных решений не только в части повышения качества дорог и их безопасности, но и развития придорожной инфраструктуры, эксплуатационного сервиса. Рассчитываем, что соглашение, подписанное с **Росавтодором**, поможет эффективно решать эти задачи и делать автомагистрали нашего края еще более комфортными», – прокомментировал губернатор Владимир Владимиров, слова которого приводят в сообщении.

Транспортная неделя – серия общероссийских и международных мероприятий, способствующих решению наиболее актуальных вопросов транспортной сферы, а также укреплению взаимопонимания между представителями государственной власти и бизнес-сообщества. Проводится на протяжении 14 лет **Министерством транспорта России**.

<https://tass.ru/v-strane/10049547>

ТАСС; 2020.11.19; МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ПОДГОТОВКИ ПЛАВСОСТАВА СОЗДАДУТ В АСТРАХАНИ ЗА 500 МЛН РУБЛЕЙ

Международный центр подготовки плавсостава создадут в Астраханском филиале Каспийского института морского и речного транспорта, стоимость реализации проекта составляет более 500 млн рублей, сообщили в четверг журналистам в **пресс-службе** администрации губернатора Астраханской области.

«Стратегия комплексного развития Каспийского кластера, в частности, портовой особой экономической зоны в Астраханской области, подразумевает создание базы для подготовки кадрового состава. Один из проектов, направленных на решение кадрового вопроса, – строительство Международного центра подготовки плавсостава Астраханского филиала Каспийского института морского и речного транспорта», – говорится в сообщении.

Пресс-служба отмечает, что объект включает в себя учебный и спортивный корпуса, общежитие на 100 мест, участок акватории с собственной набережной для стоянки судов, спорткомплексом. «Проект создания центра подготовки плавсостава поддержан на уровне **Министерства транспорта РФ**, стоимость реализации – свыше 500 млн рублей», – уточняет **пресс-служба** губернатора.

Министр промышленности и природных ресурсов Астраханской области Денис Афанасьев отметил, что проект представлен на форуме «Транспортная неделя», который проходит в Москве с 16 по 20 ноября. «В Международном центре подготовки плавсостава будут учебные корпуса и общежитие на 100 мест с теплым переходом в большой учебный корпус, где расположатся тренажерный зал, бассейн, тренажеры-имитаторы различных ситуаций, в том числе и экстренных, подразумевается, что с их помощью морской состав

сможет повышать свою квалификацию», – приводит **пресс-служба** слова областного министра.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.11.19; ДВИЖУЩИЕ СИЛЫ; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ СТАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ГТЛК

Бывший министр транспорта России Евгений Дитрих назначен генеральным директором ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) сроком на пять лет. Об этом говорится в сообщении компании на портале раскрытия корпоративной информации. К своим обязанностям он приступит 20 ноября.

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных и транспортных компаний, а также предприятий других отраслей. Находится в полной собственности Российской Федерации, ее управление осуществляют **Минтранс**.

Дитрих был рекомендован на эту должность правительством. Предыдущий руководитель ГТЛК Михаил Полубояринов, как ожидается, станет гендиректором «Аэрофлота», решение об этом должно быть принято в пятницу акционерами авиакомпании. Бывший глава «Аэрофлота» Виталий Савельев ранее возглавил **министерство транспорта**.

Евгений Дитрих был министром транспорта России с мая 2018 года. До этого он был заместителем руководителя **Федерального дорожного агентства** (2005-2012 годы), заместителем директора департамента промышленности и инфраструктуры правительства (2012-2015), руководителем Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (2015), первым замминистра транспорта (2015-2018).

<https://rg.ru/2020/11/19/evgenij-ditrih-izbran-generalnym-direktorom-gtlk.html>

СТРОИТЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА; ТОРБА АЛЕКСЕЙ; 2020.11.20; ДЛЯ ПОЛНОТЫ КАРТИНЫ; РАБОТА НАД НОРМАТИВНОЙ БАЗОЙ ИНФОРМАЦИОННОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ БЛИЗИТСЯ К ЗАВЕРШЕНИЮ

В 2021 году в проектировании и строительстве объектов в сфере госзаказа должен быть обеспечен переход к использованию технологий информационного моделирования (BIM-технологий). Для этого правительству РФ необходимо будет в ближайшее время завершить формирование соответствующей нормативной базы. Об этом шла речь на вебинаре «Нормативно-правовое регулирование в сфере строительства и информационного моделирования. Управление процессами и проектами», организованном Университетом Минстроя. С докладом о настоящем и будущем BIM-законодательства на вебинаре выступил директор подразделения «Методология и стандарты цифрового строительства» Банка «ДОМ.РФ» Михаил Косарев. Он рассказал об уже принятых и готовящихся к выходу нормативных документах, необходимых для перехода строительной отрасли на BIM-технологии.

Важным шагом на пути внедрения технологий информационного моделирования в России стало внесение в прошлом году в Градостроительный кодекс базовых терминов «информационная модель объекта капитального строительства», «классификатор строительной информации» и «государственная информационная система обеспечения градостроительной деятельности».

12 сентября 2020 года постановлением правительства №1416 были утверждены правила формирования и ведения классификатора строительной информации. Сейчас идет работа над ГОСТ «Принципы классификации и кодирования в строительстве», вторая редакция этого ГОСТ вынесена на обсуждение ПК 5 ТК 465 «Строительство». Классификатор строительной информации будет вестись в рамках государственной информационной системы обеспечения градостроительной деятельности (ГТСОГД), постановление о которой правительство приняло 28 сентября (№1558). Эта информационная система должна заработать с 1 декабря 2022 года.

15 сентября этого года вышло еще одно правительственное постановление – №1431. Этим документом были определены правила формирования и ведения информационной модели объекта капитального строительства и состав необходимых для этого документов.

Но, пожалуй, самым интересным пунктом постановления является определение формата, в котором должны создаваться информационные модели. Основным форматом, который станет использоваться в качестве базы данных, будет формат XML, а в течение переходного периода – формат IFC и другие открытые форматы. Для документации в формате 2D либо сопутствующей документации будет применяться формат PDF. Кроме того, предусматривается использование нескольких редких форматов.

В настоящее время в России создается Единая система информационного моделирования, состоящая из 29 стандартов. В рамках ответственности ТК 465 планируется перевести все эти документы на единую сквозную классификацию, систематизировав их следующим образом: основополагающие стандарты (основные положения, общие требования, термины и определения); классификаторы и каталоги; организация данных и правила обмена информацией; процессы информационного моделирования на этапах жизненного цикла зданий и сооружений; промышленные объекты; линейные объекты; безопасность и качество.

Базовая группа – основополагающие стандарты. Из документов, относящихся к этой группе, официально принят ГОСТ Р 57563-2017/ ISO/TS 12911:2012 «Основные положения по разработке стандартов информационного моделирования зданий и сооружений». Проекты двух других документов этой группы разработаны и представлены в ПК 5 для обсуждения. Это «Единая система информационного моделирования. Основные положения» и «Организация информации об объектах капитального строительства. Информационный менеджмент в строительстве с использованием технологии информационного моделирования. Часть 1. Понятия и принципы».

Работа над документами в группе «Классификаторы и каталоги» ведется в рамках обновления СП 328.1325800.2017 «Правила описания компонентов информационной модели» и СП 333.1325800.2017 «Правила формирования информационной модели объектов на различных стадиях жизненного цикла». Вторая редакция этих документов находится на финальной стадии обсуждения. К ним есть много замечаний, но к концу года обсуждение должно быть завершено.

Документы по организации данных и правилам обмена информацией представлены сводами правил 331.1325800.2017. «Правила обмена между информационными моделями объектов и моделями, используемыми в программных комплексах», 404.1325800.2018 «Правила разработки планов проектов, реализуемых с применением технологии информационного моделирования» и 481.1325800.2020 «Правила применения в экономически эффективной проектной документации повторного использования и при ее привязке». В то же время маркировка пяти действующих документов из этой группы будет изменена. Так, ГОСТ Р 10.0.02-2019/ ИСО 16739-1:2018 «Отраслевые базовые классы (IFC) для обмена и управления данными об объектах строительства. Часть 1. Схема данных» станет ГОСТ Р 10.02.0004. Другой ГОСТ, Р 10.0.03-2019/ИСО 29481:2016 «Справочник по обмену информацией. Часть 1.

Методология и формат», изменится на ГОСТ Р 10.02.0001; ГОСТ Р 10.0.04-2019/ИСО 29481-2:2012 «Справочник по обмену информацией. Часть 2. Структура взаимодействия» – на ГОСТ Р 10.02.0005»; и ГОСТ Р 10.0.06-2019/ИСО 12006-3:2007 «Система стандартов информационного моделирования зданий и сооружений. Строительство зданий. Структура информации об объектах строительства. Часть 3. Основы обмена объектно-ориентированной информацией» – на ГОСТ Р 10.02.0002. На титульном листе ГОСТ Р ИСО 22263:2017 «Модель организации данных о строительных работах. Структура управления проектной информацией» появится «ГОСТ Р 10.02.0003».

Не полностью укомплектована группа нормативных документов для разных этапов жизненного цикла зданий и сооружений. Для этапа строительства имеются своды правил 301.1325800.2017 «Правила организации работ производственно-техническими отделами» и 471.1325800.2019 «Контроль качества производства строительных работ». А вот доработанная редакция СП «Информационный менеджмент в строительстве с использованием технологии информационного моделирования.

Часть 2. Стадия капитального строительства» находится на финальной стадии обсуждения.

Зато имеется полный комплект документов для стадии эксплуатации. Это СП 480.1325800.2020 «Требования к формированию информационных моделей объектов капитального строительства для эксплуатации многоквартирных домов» и ГОСТ Р 57311-2016 «Требования к эксплуатационной документации объектов завершеного строительства».

Пока самым слабым звеном в этой схеме является группа нормативных документов для линейных объектов. Единственный документ из этой категории предназначен для внутреннего применения и пока не заявлен официально в качестве ГОСТ. Между тем, согласно распоряжению **Минтранса России** от 17 сентября 2020 года АК-177-р «О подготовке проектной документации с использованием технологии информационного моделирования», с 1 января 2021 года подготовка проектной документации в отношении объектов транспортной инфраструктуры, строительство и реконструкция которых финансируется за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников, должно осуществляться с использованием технологии информационного моделирования. Но внедрять эти технологии при архитектурно-строительном проектировании в области транспорта без нормативной документации будет невозможно.

Кроме того 26 мая 2020 года приказом Минстроя России №282-пр были внесены дополнительные изменения, связанные с экспертизой. Прямых ссылок на применение информационных моделей в этом документе нет, но он дает возможность использовать формат XML для выдачи заключений экспертизы, прикладывать к проектной документации цифровые информационные модели или составляющие информационной модели в электронном виде.

LIFE; СЕРГЕЙ АНДРЕЕВ; 2020.11.19; ЕЩЁ НЕ ВОДИТЕЛЬ, УЖЕ НЕ ПЕШЕХОД. МИНТРАНС И МВД УЖЕСТОЧАТ ТРЕБОВАНИЯ К ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМ

Постепенно владельцев электрического транспорта выводят из категории пешеходов. Статус полноценного участника дорожного движения двухколёсный электротранспорт получит ещё не скоро, однако смертельные аварии и тяжёлые ДТП происходят уже сейчас.

Постепенно приучают к правилам

Предложение замдиректора департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса** Владимира Луговенко определить скоростной порог для средств индивидуальной мобильности (СИМ) в очередной раз породило обсуждения на тему соблюдения правил владельцами самокатов. Суть его проста: предлагается зафиксировать скоростные режимы для всех электросамокатов и электрического транспорта на одном или двух колёсах вообще. Также **Минтранс** предлагает ввести новые дорожные знаки, которые будут регулировать движение подобных транспортных средств.

Теперь владельцы транспорта получают штрафы и будут платить за эвакуатор.

Такие нововведения, по словам адвоката Андрея Карпинского, приведут к тому, что владельцы СИМ по умолчанию перестанут считаться пешеходами и ответственность для них в ряде случаев будет наступать как для водителя

Владельцы СИМ могут спорить с этим утверждением сколько угодно, но они очень хорошо устроились. Когда им выгодно – они пешеходы. Когда они на дороге – они считают себя частью дорожного движения. Особенность в том, что по букве закона и на пешеходных зонах, и на дороге они гости и находиться везде, где они привыкли, они могут только с соблюдением всех правил. Ограничение скорости в 20 километров в час – это логичный и взвешенный шаг, который проведёт черту между ними (владельцами СИМ) и пешеходами в тех зонах, где чаще всего происходят столкновения и травмы

Андрей Карпинский

Адвокат

Ездить не запретят, но отвечать заставят

К слову, уже сейчас за отказ легализоваться и ездить по правилам можно понести заслуженное наказание. Например, за пьяное ДТП на мощном самокате (с выездом на дорогу и столкновением) можно лишиться права управления транспортом на год или полтора. Пьяная езда без прав тоже наказывается по закону. К примеру, теперь владельцы электросамокатов рискуют «попасть» на полноценную «взрослую» эвакуацию – с оформлением, протоколом, оплатой штрафов и услуг эвакуатора.

По скорости и удобству с этим транспортом может сравниться только мотоцикл или собственная машина.

Однако такие наказания, по мнению журналиста и автомобильного эксперта Юлия Леонтьева, проблеме взаимодействия владельцев СИМ с окружающей реальностью не решат.

Я думаю, практика должна быть следующей, группа разбора ДПС должна рассматривать владельца такого транспорта именно как водителя движущегося средства, а не как пешехода. Опять же, СИМ может управлять водитель с 16 лет. Ответственность за его вождение и вероятные ДТП лежит на родителях. Кроме того, вызывает вопросы ограничение в 20 километров в час. Такая скорость слишком велика для пешеходных зон, и пока нет полной ясности, какой именно части движения электросамокатов касается это ограничение. Раз на дороги общего пользования им выезжать без соответствующих документов нельзя, то как и на каком основании двигаться в пешеходной зоне, если они (владельцы СИМ) с точки зрения закона уже не пешеходы?

Юлий Леонтьев

Журналист, автомобильный эксперт

<p>Я думаю, практика должна быть следующей, группа разбора ДПС должна рассматривать владельца такого транспорта именно как водителя движущегося средства, а не как пешехода. Опять же, СИМ может управлять водитель с 16 лет. Ответственность за его вождение и вероятные ДТП лежит на родителях. Кроме того, вызывает вопросы ограничение в 20 километров в час. Такая скорость слишком велика для пешеходных зон, и пока нет полной ясности, какой именно части движения электросамокатов касается это ограничение. Раз на дороги общего пользования им выезжать без соответствующих документов нельзя, то как и на каком основании двигаться в пешеходной зоне, если они (владельцы СИМ) с точки зрения закона уже не пешеходы? </p>

Нужно стать такими, как все?

Замдиректора Департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ Владимир Луговенко пояснил, что проектом изменений в правила дорожного движения предполагается введение ряда дорожных знаков, например «Движение лиц на средствах индивидуальной мобильности запрещено». По сути, на дорогах общего пользования (а возможно, и в пешеходных зонах) появятся участки, доступ на которые верхом на самокате или гироскутере будет запрещён. Впрочем, юристы отмечают, что с точки зрения закона доступ электросамокатам на дороги общего пользования запрещён в принципе – они не могут появляться на проезжей части никогда и ни при каких условиях.

Понятие «электросамокат» в ПДД ещё не введено. А это значит, что электросамокаты подчиняются тем же правилам, что и обычные самокаты. Двигаться только по тротуарам с безопасной скоростью и не выезжать на проезжую часть. Другой вопрос, что владельцы электросамокатов эти правила не исполняют

Сергей Денисенко

Автомобильный юрист, эксперт по автотранспортным спорам

<p>Понятие «электросамокат» в ПДД ещё не введено. А это значит, что электросамокаты подчиняются тем же правилам, что и обычные самокаты. Двигаться только по тротуарам с безопасной скоростью и не выезжать на проезжую часть. Другой вопрос, что владельцы электросамокатов эти правила не исполняют</p>

Минтранс предлагает ввести новые знаки для «особой категории» участников движения – владельцев электросамокатов. На автомобильных форумах и в социальных сетях разгорелись споры. Пользователи самокатов утверждают, что отныне ездить станет проще. Водители уверены, что теперь смертей на дорогах будет ещё больше.

Однако допускать электросамокаты на дороги общего пользования, по словам юриста Андрея Лухина, ещё опаснее.

Если приравнять владельцев электросамокатов к мотоциклистам, то это будет небезопасно в первую очередь для самих владельцев электросамокатов, так как им придётся пользоваться дорогами для транспортных средств. В этом случае они лишаются права пользоваться тротуарами и должны будут соблюдать ПДД

Андрей Лухин

Юрист

<p>Если приравнять владельцев электросамокатов к мотоциклистам, то это будет небезопасно в первую очередь для самих владельцев электросамокатов, так как им придётся пользоваться дорогами для транспортных средств. В этом случае они лишаются права пользоваться тротуарами и должны будут соблюдать ПДД </p>

При этом, по словам Лухина, введение определённых ограничений при пользовании электросамокатом должно иметь место.

Если будет столкновение с человеком, есть большая разница, произойдёт оно на скорости 20 или 30 км/ч. В любом случае, если по вине водителя электросамоката произойдёт столкновение, в результате которого другой человек получит травму или будет нанесён вред его имуществу, водителю может грозить как гражданская, так и уголовная ответственность. Пока это ещё редкость, но уже известны случаи возбуждения уголовных дел после причинения вреда здоровью пешехода

Андрей Лухин

Юрист

<p>Если будет столкновение с человеком, есть большая разница, произойдёт оно на скорости 20 или 30 км/ч. В любом случае, если по вине водителя электросамоката произойдёт столкновение, в результате которого другой человек получит травму или будет нанесён вред его имуществу, водителю может грозить как гражданская, так и уголовная ответственность. Пока это ещё редкость, но уже известны случаи возбуждения уголовных дел после причинения вреда здоровью пешехода</p>

20 километров в час – это много или мало?

Если бы владельцы мощных электросамокатов были обязаны получать права, то движение со скоростью потока 60–65 километров в час считалось бы нормой. Гонки по трассам и городским магистралям на скорости в 80–90 километров в час в этот раз мы намеренно оставим за скобками. Сосредоточиться нужно лишь на 20 километрах в час – рекомендованном максимальном пороге скорости. С учётом того что двигаться электросамокатам можно только по тротуарам, возникает вопрос: что будет с водителем электросамоката и пешеходом в случае столкновения? Ответ на этот вопрос мы попросили дать кандидата медицинских наук, челюстно-лицевого хирурга Арсена Ованесова. По его

словам, даже на вдвое меньшей скорости у владельца самоката есть риск серьёзно травмироваться и травмировать других.

В зависимости от того, как происходит столкновение, страдать могут почти все кости черепа. Травмы у владельцев электросамокатов – довольно распространённые повреждения в последние пару лет. Летом у нас на операции и реабилитации находился пациент, который повредил носовую и слезную кости, а также верхнюю и нижнюю челюсти. При этом пациент утверждал, что двигался по тротуару и перед ним из обычной арки между домами резко выехал автомобиль

Арсен Ованесов

Кандидат медицинских наук, челюстно-лицевой хирург

Согласованный законопроект **Минтранс** и МВД могут опубликовать весной – как раз в начале сезона, когда владельцы электросамокатов начинают готовить свой транспорт к использованию в летний сезон.

<https://life.ru/p/1354824>

РБК; 2020.11.19; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ КЛЮЧЕВУЮ ПРОБЛЕМУ ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ

Предложение штрафовать владельцев электросамокатов и ограничивать допустимую скорость 20 км/ч разумно, но вызывает вопросы то, как будет отслеживаться превышение скорости. Об этом РБК сообщил партнер аналитического агентства «Автостат», автоэксперт Игорь Моржаретто.

«У самоката нет спидометра, и на тротуаре не поставишь полицейского с радаром. Тут вопросы, наверное, к другим участникам движения, и в первую очередь к пешеходам, которые могут сообщить в полицию, что какой-то сумасшедший носится по тротуару, и к сотрудникам полиции, которые в городе появляются», – предположил он.

Схема с ограничением скорости движения на электросамокатах до 20 км/ч работать не будет, поскольку непонятно, кто и как будет измерять эту скорость, сказал РБК координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов.

«Я полагаю, что работать будет единственная норма из этих предложений, которая заключается в том, что, если происходит наезд пользователя средства индивидуальной мобильности на пешехода, всегда виноват тот, кто на этом самокате», – заявил он.

Единственной рабочей мерой, по его словам, стало бы приравнивание электросамокатов с определенной мощностью двигателей к скутерам и мопедам. «И как только это произойдет, тут же появится автоматическое требование иметь водительское удостоверение категории М. В этом случае штраф за пьяную езду на электросамокате будет не 1500 руб., а лишение прав и 30 тыс. руб.», – считает эксперт.

Председатель регионального общественного движения «Союз пешеходов» Владимир Соколов согласен, что повлиять на ситуацию могло бы признание электросамокатов мопедами, а также необходимость иметь права категории «М» для тех, кто хочет ездить по краю проезжей части дорог. Предложенные **Минтрансом** меры он не считает рабочими, по его мнению, ситуация с безопасностью ухудшится.

«Откуда взялось 20 км/ч по тротуарам? В европейских странах максимальная скорость при совмещенном движении с пешеходами от 6 до 8 км/ч. И то, что к средствам индивидуальной мобильности прикрепили еще коньки, скейтборды – это такая хитрость, чтобы показать, что это якобы безобидные средства», – заявил он.

Соколов отметил, что официальной статистики о пострадавших и погибших из-за наезда на людей нет, поскольку передвигающиеся на электросамокатах, моноколесах, сигвеях и гироскутерах приравниваются к пешеходам. Он уточнил, что наезды на пешеходов – довольно частая ситуация, но привлечь виновников к ответственности практически невозможно.

С предложением ограничить скорость электросамокатов и гироскутеров в России 20 км/ч, а также ввести штрафы за нарушения ПДД выступили **Минтранс** и МВД. В новом проекте закона предусматривается, что пешеходы на тротуарах получают приоритет над владельцами самокатов и других средств индивидуальной мобильности.

Помимо этого, предлагается ввести новые дорожные знаки, регулирующие движение этих транспортных средств. В частности, может быть установлен новый знак 3.35 «Движение лиц на средствах индивидуальной мобильности запрещено».

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5fb50fd39a79471521cbc662>

КОММЕРСАНТЬ Н.НОВГОРОД; 2020.11.19; ПОДЗЕМКА ДЛЯ ЗАВОДОВ; ДЕПУТАТЫ ПОМЕЧТАЛИ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ПАССАЖИРОПОТОКА МЕТРО ЗА СЧЕТ НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ

Свое 35-летие МП «Нижегородское метро» встречает не очень радостными итогами. В заксобрании отозвали бюджетную поправку о выделении 150 млн руб. на необходимый технический аудит метрополитена. В компании договорились начать его поэтапно. Планы по строительству новых станций до 2025 года финансово пока ничем не подтверждены, а городу советуют развивать производства и новые рабочие места вдоль автозаводской ветки метро, чтобы увеличить ее пассажиропоток и выручку транспортного предприятия.

На заседании бюджетного комитета нижегородского заксобрания стало известно, что депутаты отозвали поправку о выделении 150 млн руб. на проведение технического аудита метрополитена. Такую сумму на основании коммерческих предложений техаудиторов запрашивал директор МП «Нижегородское метро» Олег Яушев, говоря, что в течение полугода необходимо обследовать состояние всех тоннелей, инфраструктуры и закупленного в 2011–2013 годах оборудования для обеспечения безопасности, у которого кончается срок службы. На антитеррористическую защищенность метрополитен тратит большие средства, штат его службы безопасности составляет порядка 600 человек. Однако обосновать 150 млн на аудит подземка не смогла, и лоббировавший ее интересы комитет заксобрания по транспорту не стал настаивать на выделении средств из испытывающего сложности бюджета области. «Мы договорились, что предприятие будет проводить технический аудит частями, необходимое первоначальное финансирование нашли», – отметил председатель транспортного комитета Владимир Солдатенков. Министр финансов области Ольга Сулима добавила, что около 15 млн на эти цели **минтранс** попытается изыскать в начале следующего года. Однако на выпадающие доходы планово убыточного метрополитена, в котором себестоимость поездки практически в два раза превышает тариф, бюджет закладывает 831 млн руб. на следующий год. В этом году у метро юбилейная дата: первый поезд подземки в Горьком поехал 19 ноября 1985 года.

Депутаты предложили совместно с администрацией Нижнего Новгорода разработать меры по повышению пассажиропотока в метро. Для этого, по их замыслу, вдоль автозаводской ветки нужно создавать новые предприятия и рабочие места, улучшая инвестиционный климат рабочих районов. Владимир Солдатенков напомнил, что исторически первая ветка метро в Нижнем Новгороде строилась для доставки рабочих на ГАЗ, РУМО и Станкозавод (последние два крупных предприятия обанкротились и исчезли). Когда эта «автозаводская нитка» заработала, пассажиропоток был 168 тыс. человек в сутки, ностальгировал депутат (в настоящее время все метро перевозит порядка 90–95 тыс. пассажиров ежедневно, но с режимом самоизоляции этот поток еще снизился. – “Ъ-Приволжье”).

«Анализ показывает, что количество рабочих мест на больших и средних предприятиях Автозаводского и Ленинского районов катастрофически упало. Еще в 2002 году на ГАЗе было более 60 тыс. работников, а сейчас – менее 18 тыс. Поэтому просто тратить более 800 млн руб. из бюджета на компенсации падающей выручки метро расточительно. Надо

все ресурсы направить на создание новых рабочих мест на тех предприятиях, которые еще действуют, и созданию новых на свободных территориях», – заявил депутат Солдатенков. Депутаты согласились с идеей попытаться вместе с городом развивать производительные силы и рабочие места. Добавим, что ранее некоторые эксперты, напротив, предлагали не возрождать заводы, а строить больше жилья возле станций метро. По словам одного из застройщиков, учитывая дефицит землеотводов в Нижнем Новгороде, девелоперы уже присматриваются к приобретению у обанкротившихся компаний более-менее крупных промбаз площадью в несколько гектаров, чтобы в перспективе перепрофилировать их под жилые кварталы. При губернаторе Валерии Шанцеве, занимавшемся генеральным планированием города, даже обсуждалась стратегия выноса из Нижнего Новгорода крупных промышленных предприятий, но всерьез к миллиардным затратам никто не был готов.

Очевидно, что увеличить пассажиропоток нижегородского метро могло бы его дальнейшее развитие. и разговоры о продлении веток идут очень давно. Однако за последние 30 лет с советских времен в городе ввели лишь две новые станции. В 2012 году открыли «Горьковскую» вместе с метромостом через Оку, а в 2018 году к чемпионату мира по футболу сдали «Стрелку», которая обошлась почти в 11 млрд руб. На федеральном уровне программа строительства региональных метрополитенов была прекращена, а в начале года **вице-премьер Марат Хуснуллин** заявил, что метро целесообразно и экономически выгодно строить только там, где гарантирован пассажиропоток не менее 30 тыс. человек в час. Для Нижнего Новгорода с его населением и демографией это нереальный показатель трафика. Власти города и области периодически вспоминают, что есть два старых проекта нагорных станций «Оперный театр» и «Сенная площадь», а жители и депутаты Сормова перед каждыми выборами требуют строить метро в центр их района. Недавно региональное правительство вновь заронило надежды, заявив о намерениях возобновить строительство метро в 2021–2025 годах. Впрочем, информированный собеседник “Ъ-Приволжье” отмечает, что речь идет об актуализации и корректировке старых проектов: источников финансирования самой стройки нет, и пока это только «пустые разговоры» на совещаниях.

<https://www.kommersant.ru/doc/4576891>

РБК; 2020.11.19; ВЛАСТИ: ПО НОВОМУ ПЛАНУ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПОЙДЕТ В ОБХОД ХОЛМОГОРОВКИ

Правительство Калининградской области подготовило обращение в **Министерство транспорта России**, чтобы при проектировании железной дороги были учтены интересы жителей посёлка Холмогоровка, и трасса прошла вне границ населённого пункта. Об этом со ссылкой на **вице-преьера** Наталью Сибирёву сообщает **пресс-служба** правительства. Сибирёва пояснила, что дорога проектируется для грузоперевозок к будущему глубоководному порту в Янтарном. «Данная трасса была указана в схеме территориального планирования Калининградской области, которая утверждалась в 2017 году. При подготовке проекта генерального плана Зеленоградским городским округом, который был утверждён в июне 2019 года, прохождение железной дороги было изменено самостоятельно разработчиками генплана, и муниципалитет это принял. Но в новой схеме, которую нам прислал **Минтранс**, эта железнодорожная трасса проходит в обход населённого пункта, то есть трасса не будет проходить через дома жителей посёлка», – сказала она.

Вице-премьер подчеркнула, что на прошлой неделе жителям Холмогоровки направили схему, в которой указано, что трасса не проходит через земельные участки поселка.

«Её реальное расположение будет определено при проектировании, в процессе которого будет анализироваться экономическая составляющая. Понятно, что выгоднее проложить дорогу по тем участкам, которые свободны от прав третьих лиц, потому что тогда не

нужно будет тратить бюджетные средства на выкуп имущества у собственников», – пояснила **вице-премьер**. Она добавила, что проект строительства железной дороги опубликуют в официальных источниках.

Губернатор Антон Алиханов, в свою очередь, пояснил, что на схеме железная дорога через поселок обозначена приблизительно. «Она накладывается на очень высоком уровне разрешения. То есть масштаб не капитализирован. Так они провели. Сейчас, когда «спускаемся вниз», то есть масштаб снижаем, у нас получается что она проходит через участки, которые застроены... Все данные уточняются, и когда новый генплан будет принят, все замечания, в том числе, и местных жителей будут учтены», – цитирует главу региона телеканал «Каскад».

Как писал РБК Калининград, власти региона намерены построить 50-километровый обход Калининградского узла железной дороги. Этот обход уже является частью схемы территориального планирования России. Дорога идет через четыре муниципалитета: Гурьевский, Зеленоградский, Светловский округа, Калининград и соединяется с трассой на Балтийск. Маршрут проходит вне границ населённых пунктов, но жители поселка Холмогоровка убеждены, что пути будут пересекать жилые дома и парк. Они выступают против строительства и требуют изменить проект генплана.

<https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/19/11/2020/5fb66bbb9a79472b4b9e1cfa>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.11.19; СУД ВНОВЬ ПРИЗНАЛ ЛИКВИДАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МЕЖДУ ПЕРМЬ I И ПЕРМЬ II ЗАКОННОЙ

Свердловский районный суд Перми отказал общественнику Денису Галицкому в иске к Минобороны РФ. Информация об этом размещена на сайте суда. Сам господин Галицкий на судебное заседание не явился.

Как объяснил общественник на своей странице в Facebook, у одного из соистцов, ранее контактировавшего с больным коронавирусом, поднялась температура и он направил ходатайство об отложении. Денис Галицкий надеялся, что судья отложит рассмотрение дела.

Не ходить в суд – крайне нетипично для меня, но сегодня у меня были личные дела, и я решил ими не пренебрегать, а то я бьюсь за эти пути, как будто я единственный в них заинтересован», – поделился общественник.

В своем иске Денис Галицкий снова попытался оспорить закрытие железнодорожных путей между станциями Пермь I и Пермь II. По мнению общественника, Минобороны РФ не должно было согласовывать прекращение сообщения. Господин Галицкий полагает, что Минобороны «дало себя обмануть и посчитало, что Северный железнодорожный обход Перми дублирует мост через Каму на Транссибе».

Железнодорожное сообщение между станциями Пермь I и Пермь II было закрыто 27 января. Краевые власти планируют убрать железную дорогу с набережной Камы и заменить ее скоростным трамваем. Ранее Денис Галицкий пытался оспорить приказ **Минтранса РФ** о закрытии участка между станциями в Свердловском районном суде и Пермском краевом суде. Однако, суды посчитали, что это решение было принято законно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4576389>

ПРАЙМ; 2020.11.19; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИЛ ОТМЕНИТЬ ВЫДАЧУ РАЗРЕШЕНИЙ НА ПЕРЕВОЗКУ И ПЕРЕВАЛКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Министерство транспорта РФ предлагает исключить обязательные требования по получению разрешений на перевозку грузов повышенной опасности некоторыми видами транспорта, говорится в проекте закона, опубликованном на портале проектов нормативных правовых актов.

Как следует из пояснительной записки к документу, отменить обязательное получение разрешений на перевозку опасных грузов предлагается для железнодорожного и внутреннего водного транспорта, а также для перевалки в речных портах РФ.

Сейчас согласно закону «О транспортной безопасности» получение разрешений на перевозку и перевалку опасных грузов обязательна. **Минтранс** считает, что порядок выдачи разрешений дублирует функции, предусмотренные порядком лицензирования определенных видов деятельности, поэтому их стоит отменить.

«Принятие проекта ... позволит исключить дублирование разрешительных функций при лицензировании и выдаче специальных разрешений на перевозку грузов повышенной опасности ... железнодорожным, внутренним водным транспортом, а также ... на перевалку грузов ... в речных портах (на внутренних водных путях)», – говорится в пояснительной записке.

В то же время, в части автомобильного транспорта в сегменте перевозок опасных грузов положения о лицензировании не применяются, а действует процедура «разрешительной деятельности» в рамках отраслевого законодательства. Как следует из пояснительной записки, **Минтранс** предлагает «уточнить отсылочные нормы» на федеральный закон «Об автомобильных дорогах ...» по порядку выдачи разрешений на транспортировку опасных грузов.

Проект документа также предусматривает разрешение перевозки и перевалки в речных портах РФ опасных грузов при наличии утвержденного плана обеспечения транспортной безопасности такого объекта инфраструктуры и аналогичного паспорта для транспортного средства.

КОММЕРСАНТЪ ВОРОНЕЖ; СЕРГЕЙ КАЛАШНИКОВ; 2020.11.19; «ИЛЮШИН ФИНАНС КО» ДОПЛАТИТ ЗА КРЫЛЬЯ; ВОРОНЕЖСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТМЕНИЛА НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ ДЛЯ АВИАЛИЗИНГА

Депутаты воронежской облдумы пересмотрели льготы для одного из крупных налоговых резидентов региона – авиализинговой компании «Ильюшин финанс Ко». Для нее отменена ставка по налогу на имущество в 1,1 вместо 2,2%, а также нулевая ставка транспортного налога. Власти рассчитывают дополнительно получить за счет этого 150 млн руб. для компенсации потерь бюджета области из-за коронавируса. Эксперты отмечают, что ИФК уже сложно назвать лидером профильного рынка и ее налоговые платежи по итогам 2020 года могут уменьшиться.

Депутаты облдумы на заседании в конце прошлой недели проголосовали за закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Воронежской области...», одна из его статей предусматривает отмену льготной ставки в 1,1% по налогу на имущество и нулевой ставки по транспортному налогу для занимающихся авиационным лизингом компаний. В регионе есть только одна такая – ОАО «Ильюшин финанс Ко», фактически работающая в Москве, но зарегистрированная и выплачивающая налоги в Воронеже.

Как сказано в пояснительной записке к закону, с которой познакомился “Ъ-Черноземье”, действовавшая льгота признана властями «неэффективной» и отменена «в рамках мер по социально-экономическому развитию и оздоровлению государственных финансов субъекта», а также «для снижения уровня дотационности» областного бюджета и «увеличения налоговых и неналоговых доходов». «Эти льготы не нашли широкого применения, применялись одной организацией... в результате получен отрицательный бюджетный эффект», – сказано в записке.

Источник “Ъ-Черноземье” в региональной власти рассчитывает, что отмена льготы позволит дополнительно получать в год 150 млн руб. в областной бюджет. Он отметил, что инициативу по отмене льготы совместно реализовали департаменты финансов и экономического развития облправительства «в рамках оптимизации бюджета в коронакризис».

Власти Воронежской области несколько раз последовательно повышали налоги для ИФК. Каждый раз после этого компания угрожала перерегистрацией в другой субъект РФ, в результате чего область может потерять налогоплательщика полностью. Впрочем, стороны каждый раз приходили к компромиссу. До 2015 года для ИФК действовала нулевая ставка по налогу на прибыль, до 2018-го – льготная в 0,3%, с конца 2018-го – льготная в 1,1%. Первоначально льготы для ИФК местные власти ввели, как ранее рассказывал “Ъ-Черноземье” бывший глава департамента экономического развития Анатолий Букреев, из-за «тяжелейшего состояния» компании.

Сейчас представители ИФК никак публично не высказывались против отмены льготы. В 2020 году компания находится в кризисе, в январе в отношении нее суд открывал дело о банкротстве, однако оно было прекращено в октябре. Сама ИФК инициировала серию судебных разбирательств с контрагентами. Так, она требовала 1 млрд руб. от воронежского АО «Русавиантер», пока удалось взыскать лишь 72 млн. В свою очередь, в августе попытки взыскать 1,2 млрд руб. с ИФК продолжила обанкротившаяся авиакомпания «Трансаэро».

Руководитель департамента экономического развития облправительства Даниил Кустов пообещал позднее подробно прокомментировать “Ъ-Черноземье” предпосылки для отмены льготы на фоне сложностей у компании.

ИФК на протяжении последнего десятилетия была одним из крупнейших налогоплательщиков Воронежской области. В 2018 году она заплатила 30,54 млн налога на имущество и 152,06 тыс. руб. транспортного налога (всего – 279,12 млн), в 2019 году – 79,73 млн и 154,68 тыс. (всего – 215,9 млн). Выручка ИФК в 2019 году составила 1,33 млрд руб. (1,01 млрд в 2018-м), убыток – 2,18 млрд (392,96 в 2018-м).

Член генерального совета «Деловой России» Алим Бишенов считает, что власти Воронежской области «приняли более агрессивные, чем ранее, решения в изменении политики налогообложения» из-за сложностей у компании и на рынке в целом. «В 2019 году объем нового бизнеса в сегменте авиализинга упал на 51% по сравнению с 2018-м, полагаю, примерно такое же падение ждет рынок по итогам 2020-го: разоряющаяся туротрасль тянет за собой авиакомпании, а те – авиализинг. В этой ситуации ИФК вряд ли может соперничать со «Сбербанк лизингом», Государственной транспортной лизинговой компанией, «ВТБ лизингом» и «ВЭБ-лизингом», – отметил эксперт.

Главный аналитик «Алора» Алексей Антонов согласен, что большую часть рынка авиализинга заняли профильные подразделения крупнейших банков. «ИФК создавалась под задачи продвижения продукции отечественного авиапрома, но ее деятельность осложнила неудачная судьба Sukhoi Superjet на внешних рынках, проблемы с украинским «Антоновым», а также бесконечные сдвиги сроков запуска в серию МС-21», – отметил аналитик.

Отраслевые эксперты вчера неохотно комментировали влияние отмены льгот для компании, отмечая сложность оценки сегодняшнего состояния ИФК из-за отсутствия ее открытой активности на профильном рынке.

<https://www.kommersant.ru/doc/4577031>

КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; ДАРЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2020.11.19; РЕЙСЫ ПОШЛИ НА СНИЖЕНИЕ; ИЗ АЭРОПОРТОВ СИБИРИ СОКРАЩАЕТСЯ КОЛИЧЕСТВО ВЫЛЕТОВ

Авиакомпании уменьшают частоту рейсов из сибирских городов в Москву и Санкт-Петербург. Несмотря на отсутствие локдаунов, заполняемость бортов значительно снизилась. Лидером по числу отмен в сибирских аэропортах стал «Аэрофлот». Эксперты объясняют это тем, что московское направление авиакомпании традиционно рассматривалось как стыковка на пути в Европу – по-прежнему недоступную из-за коронавируса.

На онлайн-табло сибирских аэропортов начали появляться сообщения об отменах рейсов зимнего расписания, в основном на западном направлении (в Москву и Санкт-Петербург) и на южные курорты. Аэропорты уточняют, что отмены связаны с низкой загрузкой бортов. Как сообщили „Ъ-Сибирь“ в справочной аэропорта Кемерово, продажи на вечерний рейс «Аэрофлота» в Москву остановлены до 24 ноября: «Отменен в связи с малой загрузкой». Кроме того, в среду не состоялся единственный в неделю рейс «Ираэро» из Кемерово в Иркутск – по той же причине, уточнили в аэропорту.

Прореживание частоты полетов на западном направлении подтверждает обновленное 17 ноября зимнее расписание аэропорта Омска. Так, «Уральские авиалинии», ранее заявившие пять рейсов в Домодедово в неделю, до 20 декабря будут выполнять только три из них. Со 2 декабря до 1 января сократит число рейсов из Омска в Шереметьево с двух до одного в неделю «Аэрофлот». Его «дочерняя» авиакомпания «Россия» отменила четыре ежедневных рейса в Санкт-Петербург (18, 23, 26 и 30 ноября). «Северный ветер» до 20 декабря планирует летать в Москву из Омска не шесть, а четыре дня в неделю. «Азимут» уведомил об отмене запланированных на 21 ноября, 12 и 19 декабря полетов в Краснодар, ранее авиакомпания выполняла два рейса на этом направлении еженедельно. В омском аэропорту не стали комментировать изменения в расписании полетов.

В Томске до конца ноября отменен один из двух ежедневных рейсов «Аэрофлота» в Москву, уточнили „Ъ-Сибирь“ в справочной авиаузла. Онлайн-табло новосибирского аэропорта также сообщает об отдельных отменах рейсов «Аэрофлота» в Шереметьево и «России» в Санкт-Петербург.

«Пассажиропоток на направлениях из Москвы и Санкт-Петербурга в города Сибири заметно снизился. В связи с этим на период до 25 декабря расписание было скорректировано, некоторые рейсы были отменены», – сообщили „Ъ-Сибирь“ в **пресс-службе** «Уральских авиалиний».

Некоторые рейсы приходится отменять в связи с низкой загрузкой, некоторые – объединять, говорит пресс-секретарь «Ираэро» Николай Бессонов. «Это не носит катастрофического характера и может быть связано с сезонностью, а также негативной статистикой по коронавирусу», – сказал он, уточнив, что отмены носят единичный характер. В **пресс-службе** группы S7 сообщили, что заполняемость рейсов S7 Airlines из Москвы и Санкт-Петербурга в Сибирь находится на «абсолютно нормальном уровне», а «некоторое сокращение загрузки соответствует традиционной для этих направлений сезонности». «Никаких отмен на текущий момент мы проводить не планируем. Скорее наоборот, видим повышенный спрос зимой на полеты в Новокузнецк и Горно-Алтайск, в связи с чем запускаем из Москвы дополнительные рейсы на Новый год», – сообщили в S7. «Аэрофлот» на момент подготовки публикации на запрос не ответил.

Спрос на перевозки серьезно сократился, поэтому авиакомпании вынуждены корректировать свои планы и либо уменьшать количество рейсов, либо, если у них есть такая возможность, вместо более вместительных самолетов выставлять на линию менее емкие машины, говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. «Выполнять полеты на пустых самолетах или заполненных на четверть экономически нецелесообразно, поэтому подобного рода корректировки дают авиакомпаниям возможность сократить издержки и за счет этого хоть чуть-чуть противостоять драматическому ухудшению финансового положения», – считает господин Пантелеев. По его оценке, стоимость авиаперелетов за год не выросла, но просевшие в период пандемии доходы населения сделали полеты для многих недоступными, да и «настроение путешествовать у людей отсутствует».

По оценкам эксперта, «Аэрофлот» «оказался более уязвимым перед коронавирусной инфекцией» из-за бизнес-модели, по которой авиакомпания традиционно возила людей «не в Москву, а через Москву», например в Европу: «Большая часть Европы по-прежнему закрыта, а жителям Сибири лететь в Москву, чтобы там сделать пересадку и отправиться в

другой сибирский город, уже не требуется – есть возможность выполнить стыковку в большом количестве других городов. Поэтому „Аэрофлот“ в большей степени, чем другие авиакомпании, выполняющие полеты в Сибирь, оптимизирует свое расписание, подстраиваясь под новые реалии».

По данным **Росавиации**, крупнейшие аэропорты Сибири в сентябре сократили пассажиропоток и относительно того же периода 2019 года, и по сравнению с августом 2020-го. Больше всего снизили показатели томский и кемеровский авиаузлы: на 43% и 35% соответственно к сентябрю прошлого года и на 17% и 22% к августу 2020-го. Аэропорт Толмачево в сентябре этого года обслужил пассажиров на 17,5% меньше, чем за аналогичный период 2019 года, и на 9,6% меньше, чем в предыдущем месяце. В аэропортах Омска и Красноярска снижение к сентябрю 2019 года составило 14% и 16%, к августу этого года – 11% и 15% соответственно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4576143>

[Вернуться в оглавление](#)