



Ежедневный мониторинг СМИ

11 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.12.11; «ТУТУ.РУ» ПРОВЕРИТ БИЛЕТЫ; АГРЕГАТОР ПОДКЛЮЧИЛСЯ К МОНИТОРИНГУ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК	5
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.11; ВЛАСТИ ПОЧУВСТВОВАЛИ ТЯГУ К ЧАСТНОМУ; НЕГОСУДАРСТВЕННЫМ ЛОКОМОТИВАМ ИЩУТ МЕСТО НА ПУТЯХ	6
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.11; ВАГОНЫ СКАТИЛИСЬ В ОТСТОЙ; ПРОФИЦИТ ПАРКА МОЖЕТ ПРОДЛИТЬСЯ ЕЩЕ ДЕСЯТЬ ЛЕТ	7
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.12.11; ОПЕРАТОРЫ ПРЕДЛОЖИЛИ БЕЛОУСОВУ СПОСОБ СНИЗИТЬ ДЕФИЦИТ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПЛАНА РЖД	8
BUSINESS ГАЗЕТА; 2020.12.10; ВАЛЕНТИНА ШИСТЕРОВА, АЛЕКСАНДР ГАВРИЛЕНКО, ЕВГЕНИЯ ИВАНОВА, ЕЛЕНА КОЛЕБАКИНА-УСМАНОВА; «ЭТОТ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ – ТОЛЬКО НАЧАЛО»: «ОКА» ВЫРОСЛА И СТАЛА «КАМОЙ»; КАМАЗ ПРЕЗЕНТОВАЛ СМАРТ-КРОССОВЕР, НО ТАК И НЕ НАЗЫВАЕТ СРОКОВ ВЫХОДА АВТОМОБИЛЯ В СЕРИЮ	9
AUDIT-IT.RU; АЛИСА МУРАТОВА; 2020.12.10; ЧТО ДЕЛАТЬ БИЗНЕСУ, ПОКА ИДЕТ ЭКСПЕРИМЕНТ МИНТРАНСА.....	15
РОСБАЛТ; 2020.12.10; ГЛАВА СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ «ВОСТОЧНОГО ПОРТА» ПЕТР ЯМОВ НАГРАЖДЕН МЕДАЛЬЮ «ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ»	18
РЖД-ПАРТНЕР; ЮЛИЯ ЧЕРНЫШЕВСКАЯ; 2020.12.10; РЕГУЛЯТОРНАЯ ПОЛИТИКА МОЖЕТ СКОМПЕНСИРОВАТЬ РИСКИ ОПЕРАТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	18
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЪЮРОВА; 2020.12.10; ЦИФРОВОЙ ДВОЙНИК РОССИЙСКИХ ДОРОГ; В МОСКВЕ ПРЕЗЕНТОВАНА СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ	19
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.12.10; НЕ ВЕЗЕТ ТОМУ, КТО ВОЗИТ ЧЕСТНО; РАЗРОЗНЕННОСТЬ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ УСУГУБЛЯЕТ ОБЩИЕ ПРОБЛЕМЫ.....	21
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.12.10; ЗАПРЕДЕЛЬНО; В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ ОБСУДИЛИ СИТУАЦИЮ С АВАРИЙНЫМ СОСТОЯНИЕМ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ.....	26
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.12.10; ВОЗМОЖНОСТИ И РИСКИ; КАК СОБЛЮСТИ БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ	29
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.12.10; ФИНАНСИРОВАНИЕ – НЕ СНИЖАТЬ; В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ – НАПОЛНЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ	32
РБК ПЛЮС Н.НОВГОРОД; 2020.12.10; КАК СДЕЛАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ СОВЕРШЕННОЙ.....	33
1 КАНАЛ; 2020.12.10 15.11; ПРОХОДИТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «АРКТИКА: НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ»	35

1 КАНАЛ; 2020.12.10 18:35; В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ И ХЕЛЬСИНКИ ОТКРЫЛИСЬ ЭКСПОЗИЦИИ К 150-ЛЕТИЮ С НАЧАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ	35
РОССИЯ 24; 2020.12.10 19:45; ПЕТЕРБУРГ И ХЕЛЬСИНКИ ОТМЕЧАЮТ 150-ЛЕТИЕ С НАЧАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	36
РОССИЯ 1; 2020.12.10 11:51; ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПЕТЕРБУРГ-МОСКВА ПРОЙДЕТ ЧЕРЕЗ НОВГОРОД. ВЕСТИ.....	36
РОССИЯ 1; 2020.12.10 10:33; СОВРЕМЕННЫЕ РЕАЛИИ: БЕСПИЛОТНЫЙ ВОДОРОДНЫЙ ГРУЗОВИК. УТРО РОССИИ	36
РОССИЯ 24; ВЛАДИМИР СИРОТКИН; 2020.12.10 06:38; В АНАДЫРЕ ЗАВЕРШИЛАСЬ НАВИГАЦИЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	36
РОССИЯ 24; ВЛАДИСЛАВ ЗАГОРСКИЙ; 2020.12.10 06:26; САЛЕХАРД И НАДЫМ СВЯЗАЛИ ВСЕСЕЗОННОЙ ТРАССОЙ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	37
РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.12.10; СЕВЕРО-ВОСТОЧНУЮ ХОРДУ И ТРАССУ «МОСКВА-КАЗАНЬ» СОЕДИНЯТ В 2023 ГОДУ	37
ГУДОК; ПЛЕТНЕВ СЕРГЕЙ; 2020.12.11; НА ПУТИ ВСТАЕТ ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД; ВЫБРАН ОПТИМАЛЬНЫЙ МАРШРУТ ВСМ МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	37
ПРАЙМ; 2020.12.10; ВЛАСТИ НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫСКАЗАЛИСЬ ОБ ОТВОДЕ ТРАССЫ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ	38
ТАСС; 2020.12.10; ПЕРВЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2021 ГОДУ	39
ТАСС; 2020.12.10; ТРУТНЕВ ПОРУЧИЛ СОПОСТАВИТЬ СТОИМОСТЬ МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАССИБА С ПРИБЫЛЬЮ БЮДЖЕТОВ	40
ТАСС; 2020.12.10; ТРУТНЕВ ПРЕДЛОЖИЛ КОМПЕНСИРОВАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ ЧЕРЕЗ ТАРИФЫ И НАЛОГИ	41
ПРАЙМ; 2020.12.10; КОМПАНИИ ЯКУТИИ УВЕЛИЧАТ ЭКСПОРТ УГЛЯ, ЕСЛИ РЕШАТСЯ ВОПРОСЫ С ВЫВОЗОМ – НИКОЛАЕВ	41
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; РАЗВИТИЕ МУРМАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА ДОЛЖНО УЧИТЫВАТЬ ДЕКАРБОНИЗАЦИЮ ЕВРОПЫ И ЗАГРУЗКУ СМП, СЧИТАЕТ СЕНАТОР	42
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; РОСАТОМ К АПРЕЛЮ 2022 Г ХОЧЕТ РАЗРАБОТАТЬ КОНЦЕПЦИЮ ЦИФРОВОЙ ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ СУДОХОДСТВА ПО СЕВМОРПУТИ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ЗАКОНОПРОЕКТ О ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ШЕЛЬФА ВНЕСЕН В ПРАВИТЕЛЬСТВО – МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ	43
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ЗАКЛАДКА ЛЕДОКОЛА «ЧУКОТКА» ПЛАНИРУЕТСЯ В КОНЦЕ 2020 ГОДА – МИНПРОМТОРГ	44
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; СТРОИТЕЛЬСТВО СЕРИЙНЫХ ЛЕДОКОЛОВ «ЛИДЕР» НАЧНЕТСЯ В 2023 И 2025 ГГ., ГОЛОВНОЙ ОБРАЗЕЦ ЗАПУСТЯТ В 2027 Г. – МИНПРОМТОРГ	45
ТАСС; 2020.12.10; В ИНГУШЕТИИ К НАЧАЛУ 2021 ГОДА ВСЕ ДАННЫЕ О ДОРОГАХ БУДУТ ПЕРЕВЕДЕНЫ В ЦИФРОВОЙ ФОРМАТ	45
РИА НОВОСТИ; 2020.12.10; В ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ВЫПОЛНИЛИ ПЛАН РЕМОНТА ДОРОГ НА 2020 ГОД	46
РИА НОВОСТИ; 2020.12.10; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ СОХРАНИТ ОБЪЕМ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ	46
ТАСС; 2020.12.10; БОЛЕЕ 300 КМ ДОРОГ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2021 ГОДУ	47

ТАСС; 2020.12.10; ОКОЛО 15 ПЛАТФОРМ МЦД ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ ДЛЯ ПассажиРОВ В 2021 ГОДУ	47
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.12.10; ТРАДИЦИИ И УСПЕХ; ОМГУПС: 120 ЛЕТ НА СЛУЖБЕ ОТРАСЛИ.....	48
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.11; МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ ВПИШУТ В РЕЕСТР	50
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О СПЕЦРЕЖИМЕ ГОСЗАКУПОК РАБОТ ПО СОДЕРЖАНИЮ ДОРОГ В КРЫМУ ...	51
РИА НОВОСТИ; 2020.12.10; САМАРСКИЙ МИНИСТР ОЦЕНИЛ ПЕРЕВОД АВТОДОРОГ В ФЕДЕРАЛЬНОЕ ПОДЧИНЕНИЕ	52
ТАСС; 2020.12.10; ПУТИН ОТМЕТИЛ РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ФИНЛЯНДИЕЙ В ОТНОШЕНИЯХ СТРАН	52
ПРАЙМ; 2020.12.10; ГЛАВА РЖД И МИНИСТР ФИНАНСОВ ФИНЛЯНДИИ ОТМЕТЯТ 10 ЛЕТ СКОРОСТНОГО ПОЕЗДА «АЛЛЕГРО»	53
ТАСС; 2020.12.10; ПОЕЗДА В КАЛИНИНГРАД НА ПРАЗДНИКИ СМОГУТ ПЕРЕВОЗИТЬ В 1,5 РАЗА БОЛЬШЕ ПАССАЖИРОВ	53
ТАСС; 2020.12.11; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» РАЗРАБАТЫВАЕТ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ ПОЕЗДОВ НА ВОДОРОДЕ – КОМПАНИЯ.....	54
ПРАЙМ; 2020.12.10; РЖД И ОПЕРАТОРЫ ИЗ-ЗА COVID И СИТУАЦИИ В ЭКОНОМИКЕ ПОТЕРЯЛИ 158 МЛРД РУБ ВЫРУЧКИ – ИПЕМ.....	54
ПРАЙМ; 2020.12.10; РЖД НА ФОНЕ ПАНДЕМИИ РАЗРЕШИЛИ ПОЖИЛЫМ ЛЮДЯМ СДАВАТЬ НЕВОЗВРАТНЫЕ БИЛЕТЫ.....	55
ПРАЙМ; 2020.12.10; РЖД ЗАПУСТИЛИ ЕЩЕ ОДИН ОБНОВЛЕННЫЙ «САПСАН» С РОЗЕТКАМИ В КАЖДОМ КРЕСЛЕ	55
РБК ТАТАРСТАН; 2020.12.10; В КАЗАНИ УТВЕРДИЛИ ПЕРВЫЙ ЭТАП ПРОЕКТА ПЛАНИРОВКИ ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ	56
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ЦБ ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ ТРИ ВЫПУСКА БЕССРОЧНЫХ БОНДОВ РЖД	56
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; СУД ПРИЗНАЛ БАНКРОТОМ ПОСТРОЕННЫЙ ПОД ВЫПУСК ЛОКОМОТИВОВ НА ПЛАТФОРМЕ VOMBARDIER ЭНГЕЛЬССКИЙ ЗАВОД.....	57
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА КАРАБУТ; 2020.12.11; УЖЕСТОЧЕНЫ ТРЕБОВАНИЯ К ХРАНЕНИЮ АГРОХИМИКАТОВ В ПОРТАХ	58
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ММТП РАБОТАЕТ НАД ПРОЕКТОМ СОЗДАНИЯ РЕЙДОВОГО ПЕРЕГРУЗОЧНОГО КОМПЛЕКСА	59
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; МИРОВАЯ ОТРАСЛЬ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПОПАЛА В «ИДЕАЛЬНЫЙ ШТОРМ» ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА	59
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ПРИМОРСКАЯ ВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ РАН НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДВУХ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ СУДОВ	60
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.11; ВОСХОД «АВРОРЫ»; ЕДИНУЮ АВИАКОМПАНИЮ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ СОЗДАДУТ ДО КОНЦА ГОДА	61
ТАСС; 2020.12.10; ЕДИНАЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ ПОЯВИТСЯ ДО КОНЦА 2020 ГОДА.....	61
ТАСС; 2020.12.10; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ ОКОЛО 2 МЛН ПАССАЖИРОВ В ГОД.....	62
ТАСС; 2020.12.10; ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ АВИАКОНСОРЦИУМ МОЖЕТ СТАТЬ ОДНИМ ИЗ ЗАКАЗЧИКОВ МС-21 С ДВИГАТЕЛЕМ ПД-14.....	62

ТАСС; 2020.12.10; РЕГУЛЯРНЫЕ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ХАБАРОВСКА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПРИОСТАНОВИЛИ ДО НАЧАЛА АПРЕЛЯ.....	63
ТАСС; 2020.12.10; ОСНОВНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ НАРЬЯН-МАРА БУДУТ СУБСИДИРОВАТЬ В 2021 ГОДУ	64
ТАСС; 2020.12.10; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ КРУПНЕЙШЕГО В ЯНАО АЭРОПОРТА УВЕЛИЧЕНА ВДВОЕ ПОСЛЕ РЕМОНТА	64
ТАСС; 2020.12.10; УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПЛАНИРУЕТ ПОСТАВИТЬ ЧЕТЫРЕ САМОЛЕТА L-410 В 2021 ГОДУ.....	65
ТАСС; 2020.12.10; АЭРОПОРТ У КРУПНЕЙШЕГО В РФ МЕСТОРОЖДЕНИЯ МЕДИ В ЗАБАЙКАЛЬЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ	65
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ФАС ПРИОСТАНОВИЛА АУКЦИОН ПО РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ЧАРА БЛИЗ УДОКАНА	66
ТАСС; 2020.12.10; В СИНГАПУРЕ РАССЧИТЫВАЮТ ДОВЕСТИ ЧИСЛО ПРЯМЫХ РЕЙСОВ В МОСКВУ ДО 14 В НЕДЕЛЮ	67
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ETIOPIAN AIRLINES ОТКРЫВАЕТ ВТОРОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ РЕЙС В АДДИС-АБЕБУ ИЗ ДОМОДЕДОВО	67
ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; СКР ЗАИНТЕРЕСОВАЛСЯ ИНЦИДЕНТОМ С САМОЛЕТОМ S7, У КОТОРОГО В ПОЛЕТЕ СРАБОТАЛ ДАТЧИК РАЗГЕРМЕТИЗАЦИИ	67

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.12.11; «ТУТУ.РУ» ПРОВЕРИТ БИЛЕТЫ; АГРЕГАТОР ПОДКЛЮЧИЛСЯ К МОНИТОРИНГУ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Билетный агрегатор «Туту.ру» первым подключился к системе контроля автобусных пассажирских перевозок. Она тестируется в регионах для борьбы с «серыми» перевозчиками, которые маскируют коммерческие рейсы с помощью сервисов поиска попутчиков, таких как BlaBlaCar. Мнения участников рынка по поводу эффективности системы разделились: часть из них отмечает, что сами пассажиры не будут проверять легальность перевозки, а судебная практика неоднозначна.

Сервис «Туту.ру» стал первым среди билетных агрегаторов, подключившимся к Единой федеральной системе мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами (ЕФС МКПП), рассказали “Ъ” в компании. Теперь при бронировании билета через «Туту.ру» данные о нем направляются в МКПП, где ему присваивается QR-код, который отразится в электронном и бумажном билете.

Система МКПП создана по поручению **Владимира Путина** для борьбы с нелегальными перевозчиками, она тестируется по распоряжению правительства с 16 ноября по 14 декабря в четырех федеральных округах. Ее разработчиком и оператором на этот период безвозмездно выступает компания «Технопасс», 15% в которой принадлежит ООО РТИТС Игоря Ротенберга (сын миллиардера Аркадия Ротенберга) и его партнеров. Подключиться к системе могут только легальные перевозчики с необходимыми разрешениями. По мнению собеседника “Ъ” на рынке, в полную силу МКПП заработает не раньше конца 2021 года.

К МКПП для обнаружения незарегистрированных автобусов могут подключаться регионы, передавая данные систем фото- и видеофиксации и операторов платных дорог, после чего информацию о нарушениях получают надзорные органы, пояснил “Ъ” гендиректор «Технопасса» Евгений Комаристый. Это позволит выявлять перевозчиков, которые осуществляют регулярные перевозки под видом заказных без разрешений. Если нарушение подтверждается, а у компании нет лицензии или карты маршрута, штраф может достигать 300 тыс. руб., говорят участники рынка. На отраслевом форуме 18 ноября участники этого рынка предложили **Минтрансу** установить административную ответственность за перевозку пассажиров без передачи данных в МКПП, говорит глава ассоциации «Автобусные линии страны» Борис Лоран.

«Серый» сегмент автобусных перевозок – бич транспортной системы нашей страны. Речь идет о широком спектре, от «Ларгусов» и «ПАЗиков», которые маскируются под частные перевозки на сервисах поиска попутчиков, до больших автобусов, водители которых никому ничего не должны», – сетует продакт-менеджер «Туту.ру» Владислав Телепов.

Крупнейший в России сервис по поиску попутчиков – французский BlaBlaCar. Рынок долгое время безуспешно добивался его блокировки, так как на сервисе под видом попутчиков размещались коммерческие перевозчики. Впрочем, в последний год BlaBlaCar активно борется с «серым» сегментом, признают опрошенные “Ъ” участники рынка. BlaBlaCar и сам занимается продажей автобусных билетов после того, как в 2019 году компания приобрела агрегатора Busfor. В BlaBlaCar отказались от комментариев.

В OneTwoTrip также заинтересованы в изменениях на рынке с помощью МКПП, говорит руководитель автобусного направления сервиса Денис Дроздовский. Он указывает на технологическое отставание в системе продаж и учета автобусных перевозок по

сравнению с авиа– и железнодорожными перевозками. По данным «Туту.ру», доля продаж электронных билетов на автобус составляет всего 5–6% от общего числа таких билетов против 65% в авиации. Объем рынка междугородных автобусных перевозок в России в 2019 году участники рынка оценивали в 125–150 млрд руб. (см. “Ъ” от 19 июля 2019 года).

По оценке «Автобусных линий страны», «серые» перевозчики занимают до 40% рынка. Никакие ведомственные рейды существенно не помогли с ними бороться, отмечает Борис Лоран, считая МКПП более эффективным инструментом. Система не повлияет на «серый» рынок, возражает основатель сервиса «Атлас» Михаил Томшинский. «Пассажиру в первую очередь важна цена, качество транспорта, удобное место отправления, и совершенно неважны какие-либо подтверждения легальности», – скептически предприниматель. Кроме того, добавляет он, однозначной судебной практики в этом сегменте нет, поэтому тем более непонятно, каким образом МКПП и QR-код на билете могут избавить от «нелегалов».

<https://www.kommersant.ru/doc/4606260>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.11; ВЛАСТИ ПОЧУВСТВОВАЛИ ТЯГУ К ЧАСТНОМУ; НЕГОСУДАРСТВЕННЫМ ЛОКОМОТИВАМ ИЩУТ МЕСТО НА ПУТЯХ

Как стало известно “Ъ”, правительство в поисках способов покрытия дефицита масштабной инвестпрограммы ОАО РЖД вернулось к обсуждению массового допуска на сеть частных локомотивов. По мнению апологетов частной тяги, это может снять с ОАО РЖД половину затрат на парк – минимум 50 млрд руб. в год. Но ОАО РЖД стоит на прежней позиции, считая, что частная тяга лишь увеличит расходы потребителей. Среди других вариантов финансирования инвестпрограммы рассматривается продажа дочернего оператора ОАО РЖД, Федеральной грузовой компании, однако серьезность этих намерений пока не ясна.

На совещании у первого вице-преьера **Андрея Белоусова** 10 декабря вновь обсуждались варианты финансирования инвестпрограммы ОАО РЖД, дефицит которой в 2021–2023 годах оценивается в 890 млрд руб. По словам источников “Ъ”, был задан вопрос о заинтересованности бизнеса в частной тяге, выступали владелец НЛМК и Первой грузовой компании Владимир Лисин и глава «Трансойла» Игорь Ромашов.

В «Трансойле», всегда поддерживавшем частную тягу, от комментариев отказались. В НЛМК “Ъ” сообщили, что «если допустить использование частных локомотивов на путях ОАО РЖД только на полигонах и кольцевых маршрутах, где нет дефицита пропускных мощностей, это не только оптимизирует перевозки грузоотправителей, но и приведет к существенному сокращению расходов на инвестпрограмму ОАО РЖД». В секретариате господина **Белоусова** и ОАО РЖД совещание не комментируют.

Закон допускает использование на сети собственных поездных формирований (СПФ), не принадлежащих ОАО РЖД. В рамках СПФ на рынке тяги присутствуют «Трансойл», «Нефтетранссервис», Новая перевозочная компания и др.

Но институт этот нестабилен, говорит собеседник “Ъ”: отсутствуют четкий перечень критериев и понятный прозрачный механизм, согласно которым операторы получают СПФ.

Продление телеграммы по СПФ осуществляется ежегодно: в этом ключевой риск, так как в случае непродления дорогостоящие локомотивы сложно будет перепродать.

Переход к частной тяге подразумевался как один из вариантов продолжения реформы железнодорожного транспорта и фигурировал в проектах целевой модели рынка (ЦМР) железнодорожных грузовых перевозок до 2025 года. Но работу над ЦМР приостановили в начале 2019 года – согласно позиции тогдашнего **Минтранса**, за ненужностью (см. “Ъ” от 13 февраля 2019 года).

В ЦМР предлагалось провести моделирование допуска частных на сеть и, если финансовое положение ОАО РЖД в этой модели не ухудшится, дать им ряд маршрутов на пробу. Если эксперимент будет удачным, его предполагалось распространить на всю сеть, выделить в тарифе ОАО РЖД локомотивную составляющую и даже обсудить разделение перевозочной и инфраструктурной деятельности на организационно-правовом уровне. ОАО РЖД всегда было против этого.

Сейчас в монополии «Ъ» пояснили, что либерализация тяги неизбежно приведет к снижению эффективности железнодорожного транспорта, росту объемов локальной работы для «частных» поездов и, таким образом, создаст дополнительную непроизводительную нагрузку на пропускную способность инфраструктуры, а в конечном итоге приведет к удорожанию перевозки для потребителей услуги.

В инвестпрограмме ОАО РЖД на закупку тягового подвижного состава в 2021–2023 годах предусмотрено 262,4 млрд руб., в 2019 году компания потратила на это 98,7 млрд руб. Собеседник «Ъ» в отрасли говорит, что у промпредприятий множество кольцевых маршрутов, где курсируют десятки локомотивов стоимостью 70–100 млн руб. за штуку, то есть для одного такого участка инвестиции исчисляются миллиардами, а в целом по рынку могут составить не менее 50 млрд руб. Источник «Ъ» среди операторов говорит, что, судя по опыту функционирования СПФ, экономика перевозок у них как минимум не хуже, чем у ОАО РЖД, но не во всех случаях частная тяга экономически обоснована. Два источника «Ъ» говорят, что экономика СПФ зависит от длины маршрута и типа груза и, например, совершенно не пригодна для перевозок угля на дальние расстояния.

Среди других источников финансирования инвестпрограммы ОАО РЖД обсуждалась продажа Федеральной грузовой компании – крупнейшего оператора РФ со 129,4 тыс. вагонов, рассказали «Ъ» три источника, знакомые с ходом последних совещаний.

Однако они расходятся в оценке реакции на это предложение: один говорит, что диалог продолжается, другой – что власти отнеслись к этому скептически, третий сомневается, что при текущей конъюнктуре найдутся заинтересованные покупатели.

<https://www.kommersant.ru/doc/4606289>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.11; ВАГОНЫ СКАТИЛИСЬ В ОТСТОЙ; ПРОФИЦИТ ПАРКА МОЖЕТ ПРОДЛИТЬСЯ ЕЩЕ ДЕСЯТЬ ЛЕТ

Рынок оперирования вагонами продолжает бороться с долгосрочным профицитом и низкими ставками, останавливая парк, консолидируясь и сокращая закупки. Хотя структура рынка уже устоялась, и как следует из рейтинга INFOLine Rail Russia TOP за девять месяцев, его лидеры сохраняют позиции, отрасль переживает тяжелые времена: в отличие от предыдущего периода низких ставок в 2013–2016 годах нынешний виток профицита вагонов обещает быть долгосрочным. По прогнозам участников рынка, избыток парка, который оказывает давление на ставки оперирования, не исчезнет в ближайшее десятилетие.

На рынке оперирования железнодорожным подвижным составом продолжают развиваться тенденции, свидетельствующие о глубоком спаде, следует из рейтинга INFOLine Rail Russia TOP за девять месяцев. Речь идет о выводе парка из аренды, отказе от проведения плановых ремонтов по парку с низкой доходностью и сокращении закупок вагонов на фоне их профицита.

Лидеры рейтинга остались прежними: на первом месте Федеральная грузовая компания (ФГК, подконтрольна ОАО РЖД), на втором – Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина, на третьем – Globaltrans Андрея Филатова, Никиты Мишина и Константина Николаева. Топ-10 также практически без изменений, лишь в конце десятки улучшила свои позиции СУЭК, поднявшаяся с девятого на восьмое место, и замкнула десятку УГМК, слегка потеснив «Новотранс» и «Газпромтранс». Консолидация на рынке

продолжается, следует из рейтинга: доля первой десятки в перевозках за девять месяцев выросла на 3,2 п. п. до 60,5%, в грузообороте – на 2,3 п. п. до 67,4%.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что те закупки парка, которые сейчас все же идут, осуществляются по ценам, близким к себестоимости подвижного состава: вагоностроители активно демпингуют в борьбе за ограниченные заказы. По его словам, в условиях масштабного профицита развивается и тенденция к отказу от кэптивного парка с поиском различных форм, в которых этот парк может существовать отдельно от грузоотправителя. Крупные игроки, отмечает он, в определенной степени балансируют рынок, отставляя от движения большое количество вагонов. Так, говорит господин Бурмистров, в сегменте полувагонов у ФГК простаивают более пяти суток 26,9 тыс. единиц, у «Модум-транса» – 14,6 тыс. Всего на сети простаивает более пяти суток 113 тыс. полувагонов (19,7% парка), и еще 48,8 тыс. штук (8,5% парка) стоят в брошенных поездах, говорит он.

Образовавшийся в конце 2019 года долгосрочный профицит полувагонов, когда парк достиг исторического максимума в 526 тыс. единиц, не будет устранен в ближайшее десятилетие, следует из выступления заместителя гендиректора по стратегии и развитию УК НТС Юлии Лощаковой на конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» 10 декабря. До 2026 года потенциал списания практически отсутствует, отмечает она, и даже при сокращении производства до 10–15 тыс. полувагонов в год к 2025–2026 году парк может разрастись до 650 тыс. единиц.

Темпы восстановления погрузки на перспективу 2021–2025 годов не носят прорывного характера и не смогут поглотить сформированный профицит, отмечала она. По ее прогнозу, объем профицита до 2030 года будет держаться в интервале 50–90 тыс. единиц, плавно нарастая с 67 тыс. в 2021 году, и достигнет пика в 86 тыс. единиц в 2025 году, а потом станет медленно сокращаться – до 53 тыс. в 2030 году.

Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук оценил потери выручки ОАО РЖД и операторов в январе–ноябре по сравнению с прошлым годом в 158 млрд руб. По его оценке, из-за сокращения грузовой базы операторы недополучили 14 млрд руб., еще в 103 млрд руб. оценивается снижение доходов, вызванное падением ставки предоставления вагонов. С января 2019 года по сентябрь 2020 года в сегменте полувагонов ставка упала в 2,5 раза – с 1925 руб. до 750 руб. в сутки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4606261>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.12.11; ОПЕРАТОРЫ ПРЕДЛОЖИЛИ БЕЛОУСОВУ СПОСОБ СНИЗИТЬ ДЕФИЦИТ ИНВЕСТПЛАНА РЖД

Владельцы крупных железнодорожных операторов предложили допустить частные компании к рынку локомотивной тяги: они смогут оказывать услуги вместо РЖД, а монополия сможет сократить затраты на закупку подвижного состава

Владельцы крупных железнодорожных операторов на совещании у первого **вице-премьера Андрея Белоусова**, которое состоялось в четверг, 10 декабря, предложили дать им право эксплуатировать локомотивы для перевозки грузов на путях общего пользования – сейчас такое право есть только у монополии. Это, по их версии, поможет сократить ежегодные затраты РЖД на закупку подвижного состава (обновление необходимо для удовлетворения спроса на грузоперевозки) и снизить, таким образом, дефицит инвестпрограммы монополии. На закупку локомотивов для перевозки грузов РЖД ежегодно тратит от 50 до 150 млрд руб. Предложение на совещании озвучили владелец «Первой грузовой компании» (ПГК) Владимир Лисин и представитель «Трансойла» (принадлежит Геннадию Тимченко), рассказали РБК три источника, близких к участникам встречи.

«Мы считаем целесообразным привлечение частных инвестиций в обновление парка тягового состава», – сообщил представитель НЛМК (также принадлежит Владимиру

Лисину). При этом, компания, по словам собеседника РБК, предлагает допустить использование частных локомотивов на путях РЖД только на немассовых маршрутах, где нет узких мест железнодорожной инфраструктуры.

Представители Белоусова и «Трансойла» отказались от комментариев.

Почему РЖД против открытия доступа

Операторы уже много лет просят РЖД предоставить им право эксплуатировать локомотивы на путях общего пользования. У ряда операторов (у «Трансойла», «Нефтетранссервиса», «Балттранссервиса») собственный парк магистральных локомотивов есть, но они могут эксплуатировать его только на ограниченных направлениях.

Но РЖД выступали против допуска частных компаний на рынок локомотивной тяги, считая, что они заберут себе высокодоходные грузы и выгодные направления. В четверг представитель монополии заявил РБК, что «либерализация тяги (предоставление прав на эксплуатацию локомотивов частным компаниям) неизбежно приведет к снижению эффективности железнодорожного транспорта и создаст дополнительную непроизводительную нагрузку на пропускную способность инфраструктуры, а в конечном итоге приведет к удорожанию перевозки для потребителей услуги».

По словам генерального директора «INFOLine-Аналитика» Михаила Бурмистрова, для операторов рынок локомотивной тяги – это значимый и растущий сегмент в выручке, особенно в условиях снижения арендных ставок на полувагоны и им, конечно, было бы выгодно расширить свое участие в этом бизнесе. Однако Бурмистров напоминает, что для формирования условий для либерализации локомотивной тяги прежде всего необходимо решить давнюю проблему – выделить локомотивную составляющую из тарифа РЖД (тариф монополии включает в себя плату за эксплуатацию локомотива, вагонов и за использование инфраструктуры), чтобы оценить эффективность тех или иных направлений и самого локомотивного бизнеса в целом. При этом сейчас есть и другая более актуальная для грузовладельцев проблема – с маневровыми локомотивами (предназначены на передвижений вагонов на станциях и подъездных путях), парк которых сильно изношен. Было бы оптимальным чтобы операторское сообщество в первую очередь сфокусировалось бы на этом, считает эксперт.

Дефицит инвестпрограммы РЖД до 2025 года составляет 1,2 трлн руб., писал «Коммерсантъ». По данным издания, РЖД планируют покрыть его с помощью господдержки: компания рассчитывает на взнос в уставный капитал в размере 289 млрд руб. в 2022 году, и на 127 млрд и 72 млрд руб. в 2024 и 2025 годах соответственно. Средства от государства поступят монополии, если будет принято решение о необходимости реализации комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПИ) в полном объеме.

На проблемы финансового планирования монополии недавно обратил внимание и президент Владимир Путин. Во вторник, 8 декабря, на совещании, посвященном инвестпрограмме РЖД, он заявил, что «необходимо определить источники финансирования капитальных расходов в нужном объеме для решения этих задач»: «При этом важно обеспечить, безусловно, и баланс корпоративных финансов. Необходимо избежать чрезмерной долговой нагрузки компании».

На 2020 год РЖД уже скорректировали план закупки тягового подвижного состава из-за падения объемов грузовых перевозок, сообщил журналистам замглавы начальник дирекции тяги компании Олег Валинский. Вместо 646 локомотивов компания приобретет 612.

<https://www.rbc.ru/business/10/12/2020/5fd2360b9a7947d1575489e8>

BUSINESS ГАЗЕТА; 2020.12.10; ВАЛЕНТИНА ШИСТЕРОВА, АЛЕКСАНДР ГАВРИЛЕНКО, ЕВГЕНИЯ ИВАНОВА, ЕЛЕНА КОЛЕБАКИНА-УСМАНОВА;

«ЭТОТ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ – ТОЛЬКО НАЧАЛО»: «ОКА» ВЫРОСЛА И СТАЛА «КАМОЙ»; КАМАЗ ПРЕЗЕНТОВАЛ СМАРТ-КРОССОВЕР, НО ТАК И НЕ НАЗЫВАЕТ СРОКОВ ВЫХОДА АВТОМОБИЛЯ В СЕРИЮ

Цифровой двойник с интеллектуальной системой помощи водителю разработали за два года. Где, когда и за сколько можно будет купить электромобиль made in KAMAZ, на автогиганте пока не говорят. Впрочем, автоэксперты вообще сомневаются в том, что такой момент в скором будущем настанет – для этого в стране нет ни инфраструктуры, ни компетенций, ни производственной базы. А о продажах за границу и вовсе речь идти не может.

ЦИФРОВОЙ ДВОЙНИК – ЗА ДВА ГОДА

Сегодня в Москве в рамках VII ежегодной национальной выставки «Вузпромэкспо-2020» состоялась презентация электромобиля, разработанного КАМАЗом совместно с Санкт-Петербургским политехническим университетом Петра Великого (СПбПУ). Проект умного цифрового двойника и экспериментального образца малогабаритного городского электромобиля выполнен в рамках федеральной целевой программы «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014–2020 годы». КАМАЗ выступил индустриальным партнером проекта.

Электромобиль с интеллектуальной системой помощи водителю ADAS уровня 3, получивший рабочее название «Кама-1», представляет собой трехдверный четырехместный компактный смарт-кроссовер. Его длина составляет 3,4 м, ширина – 1,7 м, высота – 1,6 м, клиренс – 160 миллиметров. Электромобиль оснащен литий-ионным аккумулятором емкостью 33 кВт/ч и электродвигателем мощностью 80 кВт, что позволяет развить скорость до 150 км/ч и проехать, как заявляют его производители, до 250 км без подзарядки. Скорость полного заряда батареи в обычном режиме – 6 часов, в ускоренном – 20 минут. Разгон до 100 км/ч – за 6,7 секунды.

Отметим, что если сравнивать «Каму» с ее родоначальницей челнинского производства «Окой», то электромобиль все же будет покрупнее. Так, «Ока» была на 20 см короче, на столько же ниже и на 28 см уже. Максимальная скорость «Оки» составляла 120–130 км/ч, а время разгона до «сотни» – 36 секунд.

В экстерьере смарт-кроссовера полностью светодиодная передняя и задняя оптика, динамические указатели поворота, соответствующие современным тенденциям в дизайне фар и фонарей, а также характерное лобовое остекление, обеспечивающее панорамный обзор. Накладки крыльев, порогов и юбки бамперов выполнены в качестве отдельных элементов и являются легко заменяемыми, что обеспечивает удобство использования автомобиля для нужд каршеринговых компаний. Высокий клиренс машины позволит преодолевать сложные участки дороги.

Девятидюймовый экран основной информационной, мультимедийной и управляющей системы расположен неподвижно на рулевой колонке. Через этот экран происходит управление всеми системами автомобиля: осуществляется активация и управления функциями ADAS уровня 3, управление климатической системой, функциями мультимедиа, диагностическими режимами автомобиля.

Как говорится в пресс-релизе выставки, работа над электромобилем началась в декабре 2018 года. В кратчайшие по стандартам автомобилестроения сроки – всего за два года – создан цифровой двойник и изготовлен экспериментальный образец малогабаритного городского электромобиля. В релизе разработка называется уникальным для российской высокотехнологичной промышленности результатом комплексного сотрудничества КАМАЗа и СПбПУ, демонстрирующим эффективность программ Минобрнауки России.

«ВОПРОС ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ ПОКА НЕ РАССМАТРИВАЕТСЯ»

В сегодняшней презентации «Камы» приняли участие целый пул VIP-персон, среди которых первый зампред правительства РФ **Андрей Белоусов**, заместители **председателя правительства РФ** **Дмитрий Чернышенко** и **Александр Новак**, министр промышленности

и торговли РФ Денис Мантуров, **министр транспорта РФ Виталий Савельев**, министр науки и высшего образования РФ Валерий Фальков, президент Татарстана Рустам Минниханов, генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин, проректор по перспективным проектам СПбПУ Алексей Боровков.

«КАМАЗ – это крупнейшая российская промышленная площадка, где востребованы современные технологии и передовая техническая мысль. В работе над уникальными моделями транспорта мы опираемся не только на высокий инженерный потенциал компании, но и привлекаем лучших специалистов страны. Наше сотрудничество с Санкт-Петербургским политехническим университетом можно уверенно назвать одним из успешных примеров взаимодействия науки с реальным производством, – цитирует Когогина **пресс-служба КАМАЗа**. – Я благодарю коллег за плодотворное сотрудничество и надеюсь на дальнейшее укрепление и расширение границ нашего партнерства, одним из результатов которого стал первый в России электромобиль, разработанный полностью на основе технологии цифровых двойников и специализированных цифровых платформ».

Упомянутая рулевым КАМАЗа технология позволяет проводить виртуальное тестирование и настройку автомобиля, моделировать и измерять любые его показатели в различных условиях жизненного цикла с детальным учетом характеристик материалов и особенностей технологических процессов. Сейчас электромобиль находится в статусе промышленного предсерийного образца, который прошел испытания и всю необходимую сертификацию.

Руководитель **пресс-службы** автогиганта Олег Афанасьев конкретных сроков выхода на серийное производство «БИЗНЕС Online» не назвал. «Этот электромобиль – только начало. Мы хотим создать платформу электромобиля, на которой могли бы разработать сразу несколько моделей, вплоть до электрического коммерческого транспорта. Это первая наша разработка. Вопрос ценообразования пока тоже не рассматривается. Он связан в первую очередь с организацией производства. Ведь изобрести автомобиль – это одна задача, а создать производство – совсем другая. По себестоимости мы пока тоже просчитываем, но не озвучиваем. Вопрос, на какой площадке будет производиться электромобиль, тоже еще на стадии обсуждения», – сообщил Афанасьев.

Что касается утилитарности применения подобной техники в России, то, по словам Афанасьева, электромобиль с точки зрения эксплуатационных характеристик разрабатывался уже под российские условия. Именно поэтому он достаточно компактный. Ведь чем электромобиль больше, тем тяжелее нужна батарея, заметил собеседник.

Впрочем, много вопросов у самих же производителей вызывает процесс подзарядки авто. «Мы считаем, что в России должна появиться некая программа развития инфраструктуры электрозаправок. Потому что без этого развивать электромобиль в РФ невозможно. На сегодняшний день заправок таких катастрофически не хватает. Это одна из причин, почему мы сейчас не называем точных сроков начала серийного производства. Данные процессы – создание инфраструктуры и производство электромобилей – должны идти параллельно. Мы сами не можем в каждом городе электрозаправки ставить», – высказался руководитель **пресс-службы**. Обслуживать электромобили в будущем предлагается на базе дилерской сети КАМАЗа, которая на сегодня «самая большая в России».

Опрошенные «БИЗНЕС Online» эксперты неоднозначно встретили новинку от КАМАЗа, обозначая в целом также смутные прогнозы развития электромобилей в России.

Сергей Асланян – автоэксперт:

– На мой субъективный взгляд, этот проект сделан только в связи с тем, что в государстве завелись лишние деньги и было объявлено несколько финансовых направлений из серии «А давайте-ка мы попробуем электрифицировать транспорт». И, поскольку нашлись те, кто сумел добежать до кормушки, им нужно было предъявить какой-то вариант в ответ. Потому что у нас еще со времен Медведева, когда он являлся председателем правительства, постоянно то возникал вопрос с электрификацией, то глох. Медведева то к

газу бросало, то к электричеству, так что, видимо, это отголосок той самой кампании. Причем КАМАЗ уже успел несколько раз от данного проекта откеститься, сказав: «Ни в коем случае!» Потому что не они разработчики, а питерские студенты. А КАМАЗу якобы предписано было заниматься производством. Но, как только эта информация появилась, они ответили: «Мы тут вообще ни при чем. А то, что автомобиль называется „Кама“, так это просто так получилось».

Сама по себе данная идея – на уровне студенческого творчества и имеет право на жизнь. Потому что студентам какая разница? Если им дали задачу изобрести велосипед, они действительно могут подобное сделать очень нетривиально. И на уровне кружка «Умелые руки», дворца пионеров, первого курса института это очень любопытная работа. А если мы говорим с точки зрения государственников и предполагаем, что это первый шаг к электрификации, подобное, конечно, абсолютное безумие. Потому что в нашей стране электромобиль может быть нужен только в двух регионах. В Московском княжестве – для показухи и в Краснодарском крае – в качестве элемента туристического ландшафта. Чтобы на электромобиле можно было доехать до апельсиновой рощи, а оттуда – в Абрау Дюрсо, и все эти впечатления аккуратно залить в себя через горлышко. Экономическая составляющая здесь, мягко говоря, очень спорная. Потому что мы не являемся изготовителями и калькодержателями электрооборудования. На сегодняшний день вся наша автомобильная промышленность, все эти заводы Hyundai, KIA, Toyota, Mitsubishi и другие – они к нам в страну привезли не чертежи, не конструкторскую разработку, а сборку. Мы не калькодержатели, а сборщики. И в отношении электрооборудования у нас существует много автомобилей. На Горьковском автозаводе есть электрическая «Газель NEXT», на Ижмаше – электрический мотоцикл и постоянные шоукары-автомобили. Но у них у всех начинка фирмы Siemens. И если мы говорим, что собираемся сделать электрический транспорт, то в переводе на язык двора, понятный «тете Клаве», это означает: «Тетя Клава, у нас нет ничего, а для того, чтобы появилось, мы за это наши деньги отдадим иностранцам. Вот у нас нет морковки, а мы заасфальтируем грядку, где у нас была морковка, и станем ее привозить от негров в Африке. А им мы начнем присылать мешками деньги, потому что иначе у нас морковка просто не появится».

Для производства электромобилей у нас нет компетенций, производственной, элементной базы. У нас не из чего собрать электромотор, некому собрать электромотор, и у нас нет никакого электромотора, изобретенного нами. Но электромотор – это еще не все. Нужны аккумуляторы. Но их у нас тоже нет. Электромобиль состоит из таких компонентов, к производству которых мы не имеем никакого отношения. Если собираемся развивать электрический транспорт, а это довольно серьезно, то подобное значит, что мы начинаем кормить границу, которая производит абсолютно весь набор, всю номенклатуру, связанную с данной индустрией. Потому что нам нужно будет еще у кого-то закупить и построить зарядные станции. Нам необходимо станет по большому счету купить всю индустрию. И это то же самое, как если бы где-нибудь в Центральноафриканской Республике захотели создать космическую отрасль. И она там чисто географически может появиться. Неграм скажут: «Отойдите в сторонку! Вот здесь у нас будет стартовый стол, тут – производство спутников, вот тут мы делаем ракету, здесь собираем двигатели». И колючая проволока по периметру. После этого Центральноафриканская Республика говорит: «Ну, вообще-то, мы космическая держава. У нас есть космодром, космические корабли. Мы сейчас полетим. Только не знаем, куда тут ключ вставляется, потому что нас туда не пускают». Вот таким образом и мы можем получить у себя какую-то электрическую автомобильную составляющую...

Вячеслав Субботин – автомобильный эксперт:

– Плюсы такой модели очевидны – электромобиль. Нет двигателя внутреннего сгорания, у этого мотора очень высокий КПД, приближается к 100 процентам. Крайне высокий КПД, там только механические потери, фактически нет потерь тепла, как в бензиновом моторе.

Это главный плюс электромобилей. Второй – нет вредных выбросов в атмосферу. Да, много скептиков, которые говорят, что электроэнергию получают сжиганием топлива, но эти люди не понимают: одно дело – сжигать топливо на электростанциях, другое – в двигателе внутреннего сгорания. Это две большие разницы: двигатель работает в режиме частичных нагрузок, переменных нагрузок, а на электростанциях – в постоянном режиме, и КПД там в разы больше даже при использовании обычного топлива. Поэтому электромобиль – эффективная штука. Правда, дорогая: сам кузов, шасси – пожалуйста, можно сделать, все это есть у нас, а вот батарейки дорогие. И ресурс их невелик. Пока батарейки не могут соперничать по массе параметров. Например, время зарядки. Сколько времени нужно, чтобы заправить бак? 30–40 секунд? А чтобы «заправить» батарейки, нужно 8 часов. И если на баке ты проедешь 600–800 километров, то на полных батарейках при плюсовой температуре – 250 километров, а при минусовой – 20. По запасу хода топливный бак пока существенно опережает электромобиль. И из-за дороговизны батареек такая машина может стоить не меньше 2,5 миллиона рублей, на мой взгляд.

Еще один момент: страна пока не готова к эксплуатации электромобилей. Мы холодное государство, инфраструктура пока маленькая, розеток на каждой заправке еще не напихали. Они уже бывают, в Москве более-менее кое-что есть, и там электромобили уже появляются, а больше-то и нигде. У кого частный дом – ну да, там можно зарядить автомобиль, а больше нигде.

Но, несмотря на это, считаю, что такой автомобиль будет пользоваться спросом у россиян. Мы же прогрессивный народ. И электромобили – не бог весть что: делали, делают и будем делать. И у АвтоВАЗа есть, и у ГАЗа электромобиль, у всех есть. Вопрос только инфраструктуры и потребителя: имеется заказ – будет автомобиль. Но цена должна стать соответствующая. А со стоимостью в мире помогают правительства, они доплачивают за эти автомобили 30–40 процентов от цены. Франция, Германия, Англия, Швеция, Норвегия – все доплачивают за электромобили.

И, вне всякого сомнения, такая модель может котироваться на зарубежном рынке. По ездовым качествам «Кама-1» – хороший автомобиль, добротный. Тут вопрос цены: если она будет конкурентоспособной, то и на западном рынке станет интересна. Я уже не говорю о Востоке, где-то в Арабских странах – вообще не вопрос. Площадка под выпуск таких машин в России тоже есть: у КАМАЗа, у ГАЗа, у АвтоВАЗа. Электромобиль проще собирать, чем авто с двигателем внутреннего сгорания. Обычную площадку сделал где-нибудь в Елабуге и кледай себе там такие машины.

Вячеслав Зубарев – генеральный директор ООО УК «ТрансТехСервис»:

– Я еще не ознакомился с новинкой, поэтому спасибо, что подсказали, поинтересуюсь. Но вообще, конечно, электромобили будут стоить дороже, чем бензиновые, поскольку выше себестоимость такого авто. Дешевле они могут стать только там, где государство дает поддержку: в некоторых странах, где успешно идут продажи электромобилей, даются большие льготы при их реализации. У меня вообще по развитию рынка электромобилей в РФ достаточно сдержанный оптимизм. Во-первых, создавать условия для эксплуатации электромобилей сложнее, пока это возможно только в городах. Во-вторых, при достаточно суровых российских зимах нам необходимо иметь по стране достаточно плотное покрытие электрозаправками или станциями, где можно зарядить авто. И мы понимаем, что электробатареи и мороз – это конфликт. Если говорить про экологию, есть же другие способы поддержать ее: можно работать с теплоэлектростанциями, переходить на газовые двигатели. Двигатели внутреннего сгорания тоже уже достаточно экологичны, надо прежде всего смотреть, как загрязняют [окружающую среду] старые двигатели, именно они отравляют окружающую среду, и вот с этим нужно работать. Хотя для крупных городов, мегаполисов, таких как Москва, конечно, электромобили и электроавтобусы – очень правильное решение.

Что касается спроса, то пока, я считаю, он будет достаточно ограниченным. У всех же разные приоритеты. Много ли найдется россиян, которые готовы переплатить за автомобиль, чтобы поддержать экологию? Наверное, пока не очень. И второй вопрос: будет ли государство готово субсидировать покупку электромобилей? Мне кажется, что пока рынок этих автомобилей станет достаточно ограничен и они будут иметь какое-то распространение в крупных городах.

Готового производства электромобилей, массового, пока нет, насколько мне известно, но площадку для выпуска всегда можно сделать. Но, конечно, хорошо, что такая разработка есть, это мировой тренд. Если все занимаются электромобилями, значит, будущее у данного вида транспорта есть, несмотря на то что на сегодня условий для его эксплуатации немного.

Максим Кадаков – главный редактор журнала «За рулем»:

– Я конкретно этого автомобиля на выставке не видел. Если же говорить о данном проекте, то на его счет у меня есть большие подозрения. Поскольку то, что сейчас гуляет по всем СМИ («Проведены испытания, машина готова к серийному производству» и так далее), похоже на блеф. Потому что, имея один прототип, говорить о том, что проведены всесторонние испытания, невозможно. И никаких сертификатов получить при этом невозможно. Поэтому я прихожу к выводу, что такая машина, возможно, создана в единственном экземпляре. На сегодняшний день по всему интернету гуляло две-три фотографии одного и того же авто. Одна и та же машина, которую фотографировали еще на КАМАЗе, когда он еще хотел в этом деле участвовать. Сейчас КАМАЗ от подобного уже вежливо откrestился, насколько я знаю. И у меня создалось впечатление, что все это желание и блеф питерского НТИ. А поскольку вся данная структура входит в АО «РВК» – Российскую венчурную компанию, которую сейчас, кажется, хотят упразднить и слить то ли со «Сколково», то ли еще с чем-то, у меня есть подозрения, что именно поэтому сейчас и развита активная деятельность, чтобы оправдать государственные инвестиции, которые были вложены в эти структуры. И направо и налево кричать: «Вот что мы сделали! Ура, ура, ура!»

Если машина построена всего лишь в одном экземпляре, то говорить о том, что она уже в следующем году может поступить в продажу... Не может. Она не поступит в продажу в следующем году. И, боюсь, и в 2022-м не появится. Потому что так машины в продажу не поступают. В принципе, конечно, хорошо, когда неважно, за чьи деньги, даже за государственные, хоть кто-то хоть чем-то занимается. Понятно, что один из главных элементов электромобиля – это аккумуляторные ячейки. И ясно, что они покупные, китайские, потому что у нас их не делают. Но, если молодые или опытные инженеры занимаются вопросом коммутации всего этого хозяйства, потому что батареей надо правильно управлять, все это надо встраивать в общую систему управления и так далее... То есть то, что какие-то люди на изготовлении данного автомобиля набивали руку, в этом, конечно, есть плюс. Так же, как мы с вами сядем и начнем изобретать велосипед. Это будет хорошо, у нас появится какой-то опыт, которого раньше не имелось. Но говорить о данной машине как об одном из проектов я бы не стал. Это один из прототипов. Если с ним работать и работать и вкладывать дополнительные государственные или какие-то инвестиционные деньги, тогда, наверное, он когда-то и перерастет в какой-то реальный проект.

Николай Мордовцев – заместитель главного редактора журнала «Рейс» (Москва):

– Я сам этого автомобиля не видел, прочитал только новость. Хороший кроссовер получается, небольшая машина с хорошим запасом [хода]. А насчет того, не станут ли препятствием для эксплуатации таких авто в России дороги, морозы и малое количество зарядных станций... Все, что вы перечислили, абсолютно верно. Только не малое количество станций подзарядки, а их полное отсутствие. С другой стороны, в школе в свое время правильно говорили: «Математика – гимнастика для ума». Так что даже

разработка таких автомобилей – это тренировка инженерного потенциала камского автозавода и вообще наших специалистов, инженеров. Будущих, в частности, инженеров, потому что, как я понял, эту разработку делали совместно с одним из питерских вузов. Когда-нибудь у нас появятся и станции зарядки, но на подобное нужно время. И проблема с утилизацией этих аккумуляторных батарей встанет очень остро, ее необходимо будет решать.

Характеристики данного автомобиля очень неплохие. Но пока ни о каких продажах за границу или в России разговор идти не может. Эту машину надо рассматривать как прототип. Как осязаемый результат проведения тех научно-исследовательских и конструкторских разработок, которые проводит КАМАЗ в данном направлении. Да, мы видим, что в Москве эксплуатируются электробусы производства и Камского автозавода, и группы «ГАЗ», ЛИАЗ делает подобные машины. Хорошо, что есть определенная конкуренция, что эти авто выпускаются. Нам нужно развиваться, поднимать данную отрасль. Но основная проблема не двигатели или концепция кузова. Главная сложность у всех электромобилей – аккумулятор. И, быть может, уже в следующий понедельник кто-нибудь придумает какие-нибудь фантастические аккумуляторы, которые станут легкими и компактными, как батарейка от аккумуляторной электродрели, но при этом будут иметь мощность хотя бы как двигатель «Запорожца». Хотя бы 40 лошадиных сил. И тогда мы начнем ездить на этих электромобилях. Пока же ни о какой продаже речь не идет. Это просто-напросто прототип. Машина, которая демонстрирует инженерный потенциал Камского автозавода.

<https://www.business-gazeta.ru/article/491826>

AUDIT-IT.RU; АЛИСА МУРАТОВА; 2020.12.10; ЧТО ДЕЛАТЬ БИЗНЕСУ, ПОКА ИДЕТ ЭКСПЕРИМЕНТ МИНТРАНСА

Вот и прошла практическая часть эксперимента **Минтранса** по обмену электронными транспортными накладными (далее – ЭТрН) и путевыми листами. Сейчас рынок, затаив дыхание, ждет новый формат ЭТрН и обновленные правила перевозки грузов автомобильным транспортом. Они вот-вот должны появиться, а текущая версия Постановления Правительства № 272 перестанет быть актуальной. О том, что сейчас происходит с форматом, что можно и нужно делать бизнесу уже сегодня, поговорим в этой статье.

Как прошли тестовые перевозки с ЭТрН

Минтранс инициировал эксперимент в начале 2020 года, функциональным оператором выступило ФБУ «**Росавтотранс**». Со стороны государства в эксперименте приняли участие **Минтранс России**, ФНС России, МВД России, **Ространснадзор**, со стороны бизнеса – крупнейшие операторы электронного документооборота, перевозчики, грузоотправители и грузополучатели от различных хозяйствующих субъектов. Разработка форматов и бизнес-процессов информационного взаимодействия как для государственных органов, так и для участников-представителей транспорта, промышленности, сельского хозяйства, ритейла, нефтегазового сегмента и др., велась в тесном взаимодействии участников рабочей группы.

Практическая часть стартовала оперативно. Цепочки для обмена были собраны, операторы настроили интеграции для представления в **Минтранс** информации по перевозкам, водители научились работать с электронными документами на своих мобильных устройствах, инспекторов ГИБДД снабдили планшетами и смартфонами, чтобы по единой базе перевозочных документов они могли провести соответствующие проверки. Грузоотправители создавали ЭТрН, а получатели их подписывали в информационных системах, сервисах электронного документооборота и в мобильных приложениях.

Отзывы участников об эксперименте положительные. Формат документа был экспериментальный, требовал доработки по итогам апробации и рассмотрения как со стороны бизнеса, так и со стороны ФНС России, поскольку вмещал в себя не один типовой сценарий, как УПД, а множество разных, связанных с многообразием фактических ролей и требований. Например, в ЭТрН – это не только грузоотправители, грузополучатели и грузоперевозчики, но и клиент, плательщик, погрузчик (ЮЛ) и приемщик (ЮЛ). В рамках перевозки были не только протестированы стандартные сценарии работы с ЭТрН, но и проработаны сценарии переадресовки, замены водителя и транспортного средства.

Комментарием по итогам эксперимента делится Евгений Кизилев, заместитель генерального директора по стратегии и бизнес-процессам ГК CRAFTER:

«Мы хотели получить опыт – «обкатать» процессы, посмотреть, что на нашей стороне ещё не доработано. Например, много вопросов было по части работы водителя. Эксперимент дал возможность обменяться «живыми» электронными документами в реальных условиях перевозки, поделиться с регулятором обратной связью и подготовиться к промышленной эксплуатации.

Важной задачей было правильно выделить ресурсы и проинструктировать сотрудников, чтобы они смогли грамотно и оперативно решить проблему, возникшую на маршруте.

На первых рейсах столкнулись с определёнными трудностями, потому что цепочка для нас была новая, а конвертация документа в формат **Минтранса** проводилась на стороне Synerdocs. Но после двух-трёх рейсов проблем не возникло. Все обязательные кейсы мы отработали без сбоев. Прототип информационной системы показал себя отлично – вся информация по ЭТрН была доступна.

Специально для чистоты эксперимента мы привлекли неподготовленных водителей, которые раньше не работали с ЭТрН. Конечно, потребовалось дополнительное обучение, так как процесс визирования электронного документа отличается от аналогичного на бумаге. Но, благодаря удобному механизму подписания, который реализован в сервисе, водители без труда справились с этой задачей...»

Максим **Цветков**, методолог компании ГК KNAUF, также поделился своими впечатлениями и критериями выбора оператора на эксперимент.

«Вектор нашей компании направлен на цифровизацию. Мы стремимся к тому, чтобы уменьшить количество ошибок, избавиться от бумаги в бизнес-процессах. Через эксперимент мы поняли и осознали, что такое ЭТрН, как реагирует на отказ от бумажного документа сообщество, какова позиция **Минтранса**, ФНС и других регулирующих органов по этому вопросу.

При подготовке к проекту наиболее важным было определить участников внутри компании, кейсы для тестирования и оператора ЭДО. Здесь выбор пал на Synerdocs, благодаря гибкому подходу команды сервиса, оперативной работе и уже имеющемуся опыту внедрения ЭТрН».

Будущее формата

Уже сейчас известно, что новый формат, разработанный ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» на основе всех инициатив рабочей группы с представителями со стороны государства и бизнеса, максимально приближен по структуре к универсальному передаточному документу, который в свое время создавала ФНС. Фактически опасения бизнеса и операторов ЭДО на счет того, что придется поддерживать два формата, оказались напрасными. Однако всё ещё существует ряд открытых вопросов, которые требуют решения:

Что делать с экспедиторами? Ведь они полноценные участники грузоперевозки, но их деятельность регулирует законодательство в сфере экспедиторских перевозок. Насколько правильно добавлять новую роль в транспортный документ, и стоит ли это делать? Ответ пытаются найти бизнес, операторы и профессиональное сообщество.

Подписание водителями. Здесь, скорее, вопрос в однозначном определении лица, получившего электронную подпись и дальнейшем визировании документа. Получение доступа к единой системе идентификации и аутентификации (далее ЕСИА) – возможно, это бы помогло решить проблему. Однако, по крайней мере сейчас, операторам ЭДО доступ к ЕСИА закрыт.

Создание нового формата – это очень сложный процесс с учетом специфики регулирования перевозок и разрозненности процессов бизнеса в разных отраслях экономики. Поэтому формат разрабатывается в тесном взаимодействии с бизнесом, и последнему также важно искать компромиссы и занимать открытую позицию для решения всех спорных вопросов, которые неизбежны.

Разработчики формата готовы принимать, рассматривать и обсуждать предложения от представителей бизнеса, а мы, как операторы ЭДО, готовы испытывать формат в рамках пилотного проекта – опытной эксплуатации работы всех систем на любых уровнях взаимодействия, в том числе дорабатывать его, сами процессы и выносить совместные решения.

Что делать бизнесу уже сейчас

Внедрение нового электронного документа и подключение к работе с ним всех участников перевозки (чаще всего это четыре стороны, а иногда и пять: грузоотправители, получатели, транспортные компании, водители, экспедиторы) – дело непростое. Но вполне реальное. Вот некоторый список действий, которые можно предпринять уже сейчас.

Перестроить бизнес-процессы. Проанализировав множество перевозочных документов и процессов в компаниях, могу сказать, что с ТрН работали так, как могли. Дополнительные подписи и печати, новые разделы, заверения, десятки сценариев отгрузки и приемки – у каждой компании эти операции происходили по-своему. Сейчас же вводится стандарт, к работе с которым нужно быть готовыми. Потому для начала необходимо описать все виды перевозок, которые есть в вашей компании, чтобы после появления формата оперативно перестроиться на работу с ЭТрН.

Морально настроить контрагентов. Немаловажный момент – договориться об использовании ЭТрН между бизнес-партнерами. При этом сделать так, чтобы, к примеру, грузополучатель не отказывался подписывать транспортные документы, как бывает сейчас на практике. В случае использования электронных ТрН с фиксированными подписантами документооборот по ним не завершится и фактически услугу нельзя будет считать оказанной. Желательно закрепить в договорах обязанность подписания документов покупателями. Это обезопасит вас и ваших партнеров от неблагоприятных ситуаций и разбирательств.

Выбрать оператора электронного документооборота. Обязательно обращайте внимание на компетенции в части разработки решений для транспортных отраслей, поддержку различных кейсов перевозок, а также на экспертизу в области как бумажного, так и электронного документооборота в грузоперевозках. При этом вы можете переложить подключение контрагентов на плечи оператора, эту услугу он должен предоставлять, чтобы переход не растянулся на многие годы.

Проработать вопросы интеграции. Создание документа, согласование, отправка, заверение, подписание, хранение – все эти действия могут происходить в разных корпоративных информационных системах (далее – КИС) или модулях. Потому необходимо «подружить» внутренние КИС с системами ЭДО или как минимум проработать варианты таких интеграций заранее. По словам некоторых клиентов, доработки, например, в SAP занимают 4-6 и более месяцев, в зависимости от сложности и объемов работ, поэтому начать изучение формата и встраивать его в рабочие процессы и информационные системы необходимо уже сейчас.

Вместо выводов

Задачи по описанию бизнес-процессов, выстраиванию работы с ЭТрН, подключению контрагентов и вопросам интеграции (обозначенные в пунктах 1,2 и 4 предыдущего раздела) фактически на себя может взять квалифицированный оператор электронного документооборота. В этом случае большая часть задач ляжет именно на него, потому к его выбору стоит подойти с особой скрупулезностью.

Однозначно сейчас можно сказать одно – новое постановление о перевозке грузов автомобильным транспортом даст зеленый свет тем компаниям, кто ранее сомневался в легитимности ЭТрН. Как только формат будет утвержден – и совершенно неважно, какой характер он будет носить, обязательный или же рекомендательный – операторы ЭДО его будут поддерживать, и ровно тогда можно заговорить о полноценном масштабировании решения на рынке.

<https://www.audit-it.ru/news/account/1025313.html>

РОСБАЛТ; 2020.12.10; ГЛАВА СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ «ВОСТОЧНОГО ПОРТА» ПЕТР ЯМОВ НАГРАЖДЕН МЕДАЛЬЮ «ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ»

Председатель совета директоров АО «Восточный порт» Петр Ямов награжден медалью «За строительство транспортных объектов».

Событие приурочено ко Дню работника транспорта России, который отмечается 20 ноября.

В отдельном приказе глава Минтранса РФ Виталий Савельев поздравил Ямова, обратив особое внимание на его трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу по развитию порта «Восточный» в Приморском крае.

Петр Ямов занимает пост председателя совета директоров АО «Восточный порт» с 2010 года. А по данным на сентябрь текущего года «Восточный порт» вышел на третье место в России по грузообороту. Он служит важным звеном национальной транспортной программы увеличения мощностей по экспорту угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

АО «Восточный Порт» (Врангель, Приморский край) – крупнейший в России специализированный терминал с высокотехнологичной перевалкой угля. Предприятие обеспечивает экспортную перевалку угля различных российских производителей. Грузооборот терминала в 2019 году составил 25,51 млн тонн.

Напомним также, что в сентябре прошлого года введена в эксплуатацию Третья очередь специализированного угольного комплекса, которая увеличит объем перевалки до 50-55 млн тонн в год. Это более 600 вновь созданных высококвалифицированных рабочих мест и порядка 25 млрд рублей налоговых отчислений в бюджет до 2026 года.

Этот важный для Дальнего Востока и Сибири инвестиционный проект по созданию портовой инфраструктуры стоимостью более 40 млрд рублей был реализован без привлечения государственного финансирования.

<https://www.rosbalt.ru/business/2020/12/10/1877390.html>

РЖД-ПАРТНЕР; ЮЛИЯ ЧЕРНЫШЕВСКАЯ; 2020.12.10; РЕГУЛЯТОРНАЯ ПОЛИТИКА МОЖЕТ СКОМПЕНСИРОВАТЬ РИСКИ ОПЕРАТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Отрасли требуется вмешательство регуляторов для компенсации рисков операторской деятельности, заявил Дмитрий Шпаков, коммерческий директор АО «Новая перевозочная компания» в рамках XVIII Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство».

В числе актуальных рисков эксперт выделил следующие: сложившийся дисбаланс (избыточное предложение) подвижного состава, в том числе в результате избыточного государственного стимулирования приобретения инновационных вагонов; снижение

производительности вагона вследствие хронического дефицита пропускной способности инфраструктуры, ограничивающего имеющуюся грузовую базу и ее развитие; непрогнозируемая тарифная и регуляторная политика в сфере железнодорожного транспорта.

По мнению Д. Шпакова, снижение рисков на рынке операторских услуг возможно при реализации комплекса мер, направленных на поддержку отрасли. В частности, необходимо формирование более взвешенной государственной политики по поддержанию баланса вагонного парка на сети. «Лучшая стратегия транспортного машиностроения – это устойчивый спрос со стороны операторов, основа которого – окупаемость инвестиций», – пояснил эксперт.

Кроме того, должны появиться рыночные механизмы, которые будут заинтересовывать игроков рынка в покупке. Как вариант Д. Шпаков предложил приобретать и обновлять подвижной состав по схеме trade-in. Причем она должна распространяться не только на инновационный, но и на любой подвижной состав. «Надеемся, что эти вопросы найдут понимание и поддержку в Минтрансе, Минпромторге, Минэкономразвития», – добавил он.

Еще одна значимая тема – это ускоренное развитие инфраструктуры на грузонапряженных направлениях, особенно Восточного полигона. «Если бы этого дефицита не было, большей части потерь в 2020 году можно было бы избежать. Если бы было возможно вывезти грузы на восток, это сгладило бы падение погрузки по другим направлениям», – добавил Д. Шпаков.

Эксперт также упомянул о выдвинутом предложении РЖД о точечной индексации тарифов на порожний пробег полувагонов на 4%, а всех остальных видов подвижного состава – на 15,8%. «Такое тарифное решение приведет к кризисным явлениям в секторе операторских услуг, что выльется в рост транспортных затрат грузоотправителей. Инициативы РЖД о любой дополнительной индексации ухудшают инвестиционный климат нашей отрасли», – добавил он. В связи с этим тарифная политика должна быть прогнозируемой и долгосрочной.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/regulyatornaya-politika-mozhet-skompensirovat-riski-operatorskoy-deyatelnosti/>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЬЮРОВА; 2020.12.10; ЦИФРОВОЙ ДВОЙНИК РОССИЙСКИХ ДОРОГ; В МОСКВЕ ПРЕЗЕНТОВАНА СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ

В России появится новый информационный ресурс – Система контроля дорожных фондов (СКДФ). Она создается в рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и призвана сделать дорожную отрасль максимально прозрачной и доступной не только для государства, но и для граждан. Систему презентовали широкой общественности на завершившейся недавно в Москве Транспортной неделе – 2020.

Система будет содержать полную базу дорожных объектов, планы по их строительству и ремонту, сведения об использовании средств дорожных фондов. Фактически речь идет о создании цифрового двойника российских дорог, объяснил суть нововведения **директор департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Григорий Волков**. По его словам, перед специалистами в настоящее время стоит задача отражения полного жизненного цикла автомобильной дороги в электронном виде, от этапа проектирования до строительства и впоследствии – содержания. При этом все эти данные должны храниться на уровне государства. Все организации, в ведении которых находятся дороги, должны внести в эту систему и потом актуализировать все исчерпывающие данные о дорогах. Он добавил, что за последний год создатели системы

уже внесли данные обо всех автомобильных дорогах, которые смогли идентифицировать. Сейчас задача владельцев этих дорог – верифицировать эти данные, чтобы в дальнейшем их можно было использовать, развивать и поддерживать в актуальном состоянии.

В настоящее время в системе уже содержится полная информация о 100% федеральных, 92% региональных и межмуниципальных дорог и 55% местных дорог. Полностью завершить работу по заполнению системы данными планируется до 2021 года. После этого СКДФ будет открыта для публичного доступа. Кстати, будет несколько уровней доступа к этой информационной системе: для обычного пользователя; для проектных и иных организаций; для специалистов ведомств, осуществляющих управление отраслью.

Сама информация о состоянии дорожной сети также включает три уровня: местный (улично–дорожная сеть), ре-

гиональный и федеральный. Каждый из них содержит детализированную карту автомобильных дорог, сведения о состоянии транспортной инфраструктуры, наличии аварийных и ремонтируемых участков. Помимо этого, система открывает пользователям доступ к паспорту каждой автодороги, истории изменений, которые происходили с ней в течение нескольких лет, и к результатам диагностики дорожной сети передвижными лабораториями ФАУ «РОСДОРНИИ».

«Государство тратит очень серьезные средства на приведение дорог в нормативное состояние, и динамика действительно потрясающая: за последние три года сильно улучшилось качество дорог, и граждане это видят. Но тем не менее срез статистики об удовлетворенности граждан серьезно отстает. Мы придумали (совместно с Агентством стратегических инициатив) сформировать, по сути, новый механизм участия граждан в дорожной деятельности, в дорожных стройках», – добавил генеральный директор ФАУ «РОСДОРНИИ» Алексей Варятченко.

Как заметил заместитель директора департамента цифровой трансформации **Минтранса России** Евгений Ткаченко, СКДФ на первых этапах обеспечит «учет и контроль», а на последующих – поможет в «предиктивной аналитике и прогнозировании». «Цифровизация в сфере дорожного хозяйства – один из ключевых компонентов программы цифровой трансформации не только на федеральном, но и на региональных уровнях, – отметил Евгений Ткаченко. – СКДФ – это один из тех проектов в плане цифровизации, который поможет получить надежные инструменты для принятия обоснованных решений для планомерного развития инфраструктуры. А дорожную инфраструктуру, которую уже создали, – эксплуатировать с обоснованными нормативами расходов. Важно, чтобы и мы как регулятор, и все гражданское общество знали, на что же деньги расходуются и какой они дают результат». Он добавил, что в настоящее время СКДФ уже насчитывает около 14 тыс. профессиональных пользователей, включая более 9 тыс. дорожных организаций из 84 субъектов РФ. Все специалисты с помощью этой же системы будут регулярно повышать свою квалификацию и актуализировать знания в сфере дорожного строительства. Для этого предусмотрена система вебинаров, которая уже начала работу.

Для реализации функций общественного контроля в СКДФ реализованы сразу два приложения: «Моя дорога» для доступа с персонального компьютера и мобильная версия – приложение «Гражданин», которое скоро будет доступно для скачивания в GooglePlay и AppStore. С их помощью любой пользователь, выбрав определенный участок дороги на виртуальной карте, сможет оценить его, узнать, когда и кем ремонтировалась дорога, сколько средств на это было потрачено и когда запланирован следующий ремонт. А в случае необходимости с помощью приложений можно будет оперативно подать жалобу или предложение и получить обязательный ответ от представителя владельца дороги или дорожно–строительной организации. На основе оценок пользователей портала «Моя дорога» и мобильного приложения «Гражданин», а также данных обследования дорог мобильными лабораториями будет создан единый индекс качества автодорог России,

который позволит видеть качество дорог в целом по стране и быстро выявлять проблемные места, чтобы направлять максимум усилий на устранение недостатков.

Единая мультимедийная платформа «Моя дорога» позволит каждому желающему получить конкретный участок улично–дорожной сети, чтобы контролировать его состояние, и пройти необходимое для этого дистанционное обучение с выдачей сертификата. Также на платформе можно будет увидеть положительные изменения дорожной инфраструктуры с помощью фото– и видеоматериалов от граждан, экспертов, журналистов и блогеров.

<https://transportrussia.ru/item/5943-tsfrovoj-dvojniki-rossijskikh-dorog.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.12.10; НЕ ВЕЗЕТ ТОМУ, КТО ВОЗИТ ЧЕСТНО; РАЗРОЗНЕННОСТЬ РЕГИОНАЛЬНОЙ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ УСУГУБЛЯЕТ ОБЩИЕ ПРОБЛЕМЫ

За время между первым Всероссийским отраслевым автотранспортным форумом «Особенности развития цифровых технологий при организации пассажирских перевозок», который прошел в феврале 2020 года, и вторым Всероссийским отраслевым автотранспортным форумом «Автобусные перевозки и платежные решения для транспорта 2020», состоявшемся в ноябре текущего года, произошло много событий. И не только те, что ожидались и планировались, но и непредвиденные. Страну накрыла волна эпидемии COVID–19. Начался карантин, и по объективным причинам отраслевым по взаимодействию с органами государственной власти не удалось в полной мере реализовать итоговые наработки первого форума. Всем пришлось в той или иной степени отвлекаться на форс–мажорные обстоятельства, что нанесло по автотранспортникам достаточно серьезный финансово–психологический удар.

Учитывая актуальность ноябрьского форума, организованного АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности» и ассоциацией «Единая транспортная система «Автобусные линии страны» при поддержке комитета Госдумы по транспорту и строительству, принять участие в нем пожелали более 120 делегатов из 25 регионов. Плюс порядка 160 представителей заинтересованных организаций и предприятий из почти 40 регионов подключились к видеотрансляции.

Под диктовку пандемии

Открывая форум, заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству, председатель Общественного совета при АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности» Александр Старовойтов отметил, что, несмотря на трудности, отрасль все же выдержала первый натиск эпидемии, но расслабляться ни в коем случае еще нельзя. Транспортникам нужно уделить максимум внимания здоровью водителей и персонала автовокзалов, автостанций, которые находятся буквально на передовых позициях.

Александр Старовойтов прокомментировал ряд изменений, продиктованных эпидемиологической ситуацией. В частности, поправки к Федеральному закону № 220–ФЗ, касающиеся переноса сроков начала действия контрактной системы на два года. То есть региональные власти получили право продлить действующие контракты с автобусными перевозчиками до 2022 года. На этот же срок разрешено продлевать договоры, заключенные до вступления в силу № 220–ФЗ.

До 1 июля 2021 года продлены сроки вступления в силу требований об оснащении тахографами транспортных средств, используемых для регулярных перевозок в городском сообщении. Кроме того, продлены сроки для вступления в силу требований о применении контрольно–кассовой техники для расчетов за перевозку транспортными средствами.

Еще одним важным изменением в деятельности перевозчиков является наделение их правом в случае существенного сокращения спроса на перевозки, вызванного действием ограничительных мер, в одностороннем порядке сокращать количество рейсов,

использовать автобусы меньшего класса, чем это предусмотрено картой маршрута. Правда, пока такое право распространяется на перевозки по регулируемым тарифам. Говоря о финансовой нагрузке на хозяйствующие субъекты, от которой напрямую зависит транспортная безопасность, Александр Старовойтов подчеркнул, что в этом вопросе должна быть четко видна грань между тем, что для обеспечения транспортной безопасности должно делать государство и что должно ложиться на плечи автотранспортников.

– Считаю, что при реализации требований по обеспечению транспортной безопасности необходимо снижать финансовую нагрузку на субъекты транспортной инфраструктуры, но, безусловно, без ущерба уровню их защищенности и защищенности транспортных средств от актов незаконного вмешательства, – отметил Александр Старовойтов. – Кстати, в этих вопросах все большее значение приобретает внедрение цифровых технологий, и очень важно, что генеральные партнеры и многие участники нынешнего форума – это технологические цифровые компании, разработчики программных продуктов, которые уже сейчас очень активно используются в отрасли. И от того, как они взаимодействуют с операторами отрасли, автовокзалами, пассажирскими автотранспортными предприятиями, напрямую зависят такие характеристики, как качество, прозрачность и безопасность.

Есть мнения... Противоречивые

Итак, участие в форуме приняли представители ряда компаний, являющихся разработчиками информационно–цифровых технологий, предназначенных для внедрения и активного использования в автотранспортной отрасли, эффективность которых определяет пользователь. Естественно, чтобы не ударить в грязь лицом и, что особенно важно, не потерять вложенные средства, разработчики тщательно просчитывают всевозможные риски.

– Что же касается информационных систем, предназначенных для государственного контроля за перевозчиками, ситуация иная, – отметил президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов. – Использование таких систем является обязательным. Они, как правило, создаются и функционируют за счет бюджетных средств и хозяйствующих субъектов. Однако вопросы оценки их эффективности отходят на второй план. Трудно привести примеры сколько–нибудь серьезных исследований и ожидаемых результатов их внедрения. Как правило, все сводится к уверенности разработчиков в том, что новое будет намного лучше прежнего. Поэтому всегда существуют риски, что эти благие намерения могут обернуться самыми неприятными последствиями.

То, что это не пустые слова, Олег Старовойтов подтвердил несколькими примерами. Первый из них – система тахографического контроля. Для чего она? По мнению выступающего, ответ вроде бы очевиден – для повышения эффективности федерального государственного контроля в области БДД. Но есть и другая сторона вопроса. Транспортное сообщество и **Минтранс России** без всяких тахографов прекрасно знают, что переработки водителей на регулярных перевозках имеют место. И происходит это не по какому–то злему умыслу перевозчика, а в связи со сложившимися условиями хозяйственной деятельности. На автомобильном транспорте, в особенности при перевозках пассажиров по регулируемым тарифам, на протяжении десятков лет наблюдается острый дефицит водителей. Он обусловлен в том числе тем, что органы власти искусственно сдерживают тарифы на перевозки, а также всеми правдами и неправдами стремятся минимизировать бюджетные расходы на компенсацию недополученных доходов. Чтобы переломить ситуацию, **Минтранс России** утвердил порядок определения начальной цены контрактов, на основании которых осуществляются такие перевозки. В этот порядок заложены вполне обоснованные нормативы, предусматривающие нормальную зарплату водителей за нормальное количество отработанных рабочих часов. Но на практике этот порядок не работает, поскольку у

органов власти есть возможность легко манипулировать цифрами, добиваясь минимизации бюджетных расходов. При этом доказать искусственное занижение начальной цены контракта практически невозможно.

– Контроль за этими ценами возложен на местные финансовые органы, то есть на те органы, которые сами же их утверждают, – отметил Олег Старовойтов, – а суды без привлечения грамотных экспертов разобраться в хитросплетениях установленного порядка не в состоянии. Причем все это сопровождается ужесточением контроля за наличной выручкой посредством обязательного применения контрольно–кассовой техники. В этих условиях надо быть волшебником, чтобы найти средства для сохранения кадров да еще привлечь дополнительных водителей в целях исключения переработки. Так что же будет, если ко всему прибавить еще тотальный тахографический контроль?

По мнению Олега Старовойтова, внедрению тахографического контроля должно предшествовать финансовое оздоровление транспортных компаний, для чего нужно законом обязать органы власти перейти на специальные контракты, существенно упрощающие порядок определения их начальной цены, и чтобы искусственное занижение цены можно было доказать в суде. Таким образом, для внедрения системы тахографического контроля должны быть приняты системные решения. Но, похоже, кроме самих перевозчиков, этим не озабочен никто.

Свою точку зрения относительно внедрения тахографического контроля выразил представитель Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса России** Дмитрий Полунин. Оппонируя мнению коллеги, он задался вопросом: соизмерима ли с чем–нибудь даже одна спасенная человеческая жизнь благодаря установленному на борту транспортного средства тахографическому оборудованию?

– С точки зрения **Минтранса России**, смешивать экономическую часть и безопасность перевозок нельзя, – отметил Дмитрий Полунин, – безопасность и жизни людей бесценны. Если в связи с экономической ситуацией, с очевидными финансовыми трудностями в регионах перевозчики вынуждены нарушать закон, то это сродни позиции – если у человека нет денег, он может совершить кражу. Что же касается установки тахографов, то процесс, как известно, отсрочен.

Второй пример, которому в свою очередь уделил внимание Олег Старовойтов, – это федеральная навигационно–информационная система. В соответствии с проектом в нее должна стекаться навигационная информация о движении всех транспортных средств, на которых установка аппаратуры спутниковой навигации является обязательной. Но в ряде городов и регионов навигационная информация передается напрямую в региональные и муниципальные навигационно–информационные системы. И вновь Олег Старовойтов задается вопросом: зачем в этой цепочке находится посредник в лице оператора федеральной навигационной системы? Очевидно ведь, что его появление только усугубит трудности в работе по максимальному сбору и достоверности навигационной информации. Кроме того, операторы региональных и муниципальных навигационных систем лишаются платы за идентификацию аппаратуры спутниковой навигации, поскольку в соответствии с проектом эта плата будет поступать оператору федеральных систем.

Третьим примером рисков, когда благие намерения могут оказаться не такими уж благими, по мнению Олега Старовойтова, является создание единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок (ЕФС МКПП) по маршрутам, проходящим по территориям нескольких регионов. Задача системы – обеспечить снижение доли нелегальных перевозчиков на рынке перевозок пассажиров автомобильным транспортом. Для этого предлагается, во–первых, оборудовать автобусы, осуществляющие перевозки пассажиров между регионами, модульными бортовыми устройствами. Во–вторых, обязать законных владельцев таких автобусов получать за

плату у операторов системы идентификационные коды на каждый рейс и на каждого пассажира. Система должна распознавать государственные номера автобусов в процессе движения и выявлять те из них, сведения о которых отсутствуют в реестре лицензий.

– Решение правильное, разработка системы инициирована поручением **Президента России** по итогам заседания Госсовета, состоявшегося летом 2019 года, однако еще остаются непонятными некоторые нюансы, – отметил Олег Старовойтов. – Не вполне понятно предназначение кодов. Есть масса примеров, когда реальные, а не заказные перевозки и перевозки для собственных нужд осуществляются по расписанию, и никаких нарушений в этом нет. Иными словами, система дает возможность осуществлять только проверку, но никак не способствует привлечению к административной ответственности. И второй нюанс, пособником бурного развития которого стала эпидемия коронавируса. Появилось огромное количество нелегальных перевозчиков, закупивших минивены с количеством мест до восьми и смело занимающихся незаконными перевозками. Получается, если транспортное средство везет девять пассажиров, то на перевозчика ложится масса обременений – тахографы, ГЛОНАСС, кассовые аппараты, транспортная безопасность, и за все это перевозчик должен платить, а если у минивена семь мест, то и никаких расходов? А для чего нужны идентификационные коды для пассажиров, и вовсе не ясно. Тем более что никто не собирается отменять представление персональных данных о пассажирах в рамках госконтроля за обеспечением транспортной безопасности. В целом считаю, что концепция системы сырая.

И вновь оппонентом выступил Дмитрий Полуниин, подчеркнув, что создание системы стало необходимым, поскольку традиционные меры борьбы с нелегалами не приносят ощутимых результатов, несмотря на все усилия **Ространснадзора**. У каждого автобуса инспектора не поставишь. И потом, нелегальная перевозка, которая осуществляется физлицом без регистрации в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя, это уже компетенция МВД, ФНС. **Ространснадзор** в принципе не может остановить автобус.

– Мы же, понимая необходимость, пользу, эффективность цифрового контроля, где отсутствует коррупционная составляющая во всех автоматизированных процессах, считаем очевидной пользу ЕФС МКПП, – резюмировал Дмитрий Полуниин.

Лозунг на перспективу

Кстати, 7 ноября 2020 года Правительство РФ издало распоряжение о тестовых испытаниях ЕФС МКПП. С 16 ноября по 14 декабря эти испытания осуществляются в отношении перевозок пассажиров автобусами в междугородном сообщении.

Созданная на основе государственно–частного партнерства система затрагивает интересы и касается работы основных участников пассажирских перевозок – пассажиров, перевозчиков, автовокзалов и агентов услуг. Участники форума могли воочию, в реальном времени наблюдать за ходом тестирования – на связи находились диспетчеры автовокзалов, которые предоставляли информацию о том, какие рейсы сейчас осуществляются, какие готовятся к отправке. Как пояснила руководитель проекта компании ООО «ТЕХНОПАСС» Анастасия Москвина, система оперирует двумя большими потоками данных. Это плановые данные, которые сообщают автовокзалы и перевозчики, и фактические данные, которые скрупулезно собираются из разных других существующих информационных систем по стране.

– Задача системы – сопоставлять два потока информации, – отметила Анастасия Москвина, – информация, которую нам сообщают перевозчики, подавляющее число которых добросовестные и порядочные люди, необходима для встречи их на дорогах, чтобы, скажем так, отложить ее в сторону и сконцентрировать все внимание на тех автобусах, о которых мы ничего не знаем. Определив государственные номера таких автобусов, затем, получив информацию об их владельцах, а для этого мы тесно сотрудничаем с **Ространснадзором**, выясняем, есть ли у этих владельцев лицензия на

осуществление пассажирских перевозок. Согласитесь, большим автобусом в нашей стране мало кто владеет.

После обработки обоих потоков информации результат анализируется с точки зрения критериев, которые принято считать нарушениями. Если есть отклонения, то система об этом сообщает, благодаря чему, во-первых, можно проинформировать об этом законопослушного перевозчика, чтобы он принял меры, а во-вторых, все данные по нелегалам упаковываются в некую фактуру. И чтобы она была максимально полезной для привлечения нарушителей к ответственности, осуществляется консультация с **Ространнадзором**. Чем более качественная доказательная база, тем более содержательной будет работа в суде.

Лозунгом оператора системы является слоган «Нелегалов нет!», под которым ЕФС МКПП собирается работать плодотворно и довольно длительное время. Отвечая на вопрос, как долго этот лозунг будет актуален, Анастасия Москвина ответила:

– Есть прогнозы, что через пять лет количество нелегалов должно уменьшиться на 20%, а в течение последующих 10 лет они и вовсе исчезнут. Естественно, все это требует поддержки на законодательном уровне. Но на данный момент законодательство с точки зрения регионов разрозненно. Поэтому, когда нужно внедрить какую-то практику, все необходимо согласовывать с законодательством региона и вместе с тем чтобы это не противоречило федеральному законодательству.

Без вины виноватые

О некоторых законодательных коллизиях в рамках деятельности автовокзалов и автостанций рассказал президент ассоциации «Единая транспортная система «Автобусные линии страны», член правления Российского автотранспортного союза Борис Лоран. Он, в частности, остановился на процедуре включения автовокзалов в утвержденный перечень отраслей, пострадавших в результате распространения коронавирусной инфекции и, соответственно, имеющих право на получение государственной поддержки. Но в перечень-то попали, а дальше возникли некоторые нестыковки. Вопрос касается Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД).

А точнее, неполного его совпадения с тем, который указан в постановлении Правительства РФ № 434 от 03.04.2020. В результате часть автовокзалов и автостанций не прошла по критериям, предъявляемым к предприятиям малого и среднего бизнеса, а ведь в каждом регионе таких объектов чуть ли не по 40–50. И они работают из последних сил, выполняя социальный заказ, а помощи им ждать неоткуда. Вот и получается, что, как выразился выступающий, автовокзалы и автостанции, как всегда, на последнем месте, без вины виноватые.

– **Минтранс России** в стремлении разобраться в возникшей проблеме нас поддержал, но нам непонятна позиция Мин-

экономразвития России, лишаящего автовокзалы поддержки, – прокомментировал ситуацию Борис Лоран. – Пока государство находилось в стадии осознания происходящего, связанного с пандемией, «серая» часть рынка, величина которой сегодня составляет порядка 40%, мгновенно «накачалась» кислородом, и получилось, что государству, как регулятору и контролеру процесса, не удалось вовремя взять его под свой контроль. А ведь эти 40% и есть утерянные средства и пассажиропоток, необходимые для нормальной работы системы автобусных междугородных перевозок.

Резюмируя свое выступление, Борис Лоран подчеркнул, что необходимо как можно быстрее менять региональную автотранспортную политику субъектов РФ. Автовокзалы в регионах, вне зависимости от формы собственности, должны быть признаны частью единой системы межсубъектных автобусных перевозок и, соответственно, поддерживаться региональными властями. Кроме того, все автовокзалы должны быть включены в перечень системообразующих предприятий и постоянно находиться под контролем со стороны государства.

<https://transportrussia.ru/item/5946-ne-vezet-tomu-kto-vozit-chestno.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.12.10; ЗАПРЕДЕЛЬНО; В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ ОБСУДИЛИ СИТУАЦИЮ С АВАРИЙНЫМ СОСТОЯНИЕМ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ

Сегодня для многих субъектов РФ проблема ветхих и аварийных искусственных сооружений вышла на первый план. Снижается прочность мостовых конструкций, растет число их обрушений и аварий. Сообщения о рухнувших мостах с завидной регулярностью появляются в лентах новостей: обрушение пролета моста в Краснодарском крае привело к ограничению движения на трассе, соединяющей курортный центр с поселком Джубга; в Муромцевском районе Омской области обвалился мост, соединявший с «большой землей» восемь поселков; в городе Свободном Амурской области под весом самосвала упал пролет путепровода над железнодорожными путями; в Оренбурге рухнул мост, не выдержавший веса колонны проезжавших самосвалов.

Мостовые сооружения являются жизненно важной частью не только местной, но и межрегиональной транспортной инфраструктуры. Последствия их разрушений или просто ограничение движения вызывают существенные потери для экономики, значительные неудобства для населения. Не менее актуальной темой является одноуровневое пересечение автомобильных и железных дорог, связанное с риском дорожно–транспортных происшествий и ростом социальной напряженности.

На автодорожной сети в стране в целом находятся 71 тыс. мостов и путепроводов, на региональных дорогах – 64 тыс. таких объектов. Реализация мероприятий по приведению в нормативное транспортно–эксплуатационное состояние предаварийных и аварийных мостов и искусственных сооружений является необходимым компонентом комплексной программы дорожного строительства в России.

Об этом шла речь в Совете Федерации на «круглом столе», который провел член Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Башкортостан Ирек Ялалов. В мероприятии, прошедшем в режиме видеоконференцсвязи, приняли участие сенаторы, представители **Минтранса России, Федерального дорожного агентства, ФАУ «РОСДОРНИИ»**, а также региональных проектных команд и научного сообщества.

Открывая обсуждение, Ирек Ялалов напомнил, что без строительства и реконструкции искусственных сооружений невозможно решить задачу обеспечения опережающих темпов строительства и ремонта дорог и объектов дорожной инфраструктуры.

В рамках подготовки новой редакции паспорта национального проекта **БКАД** для обеспечения национальных целей в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 года № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2020 года» **Минтрансом России** предложено изменение, касающееся включения мероприятий по приведению в нормативное состояние мостовых сооружений и строительству путепроводов.

Паспортом федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» предусматривается приведение в нормативное состояние всех аварийных и предаварийных мостовых сооружений к 2030 году. В этот период планируется привести в нормативное состояние мостовые сооружения общей протяженностью 290 км, а также построить и реконструировать еще 291 путепровод.

По словам заместителя руководителя **Федерального дорожного агентства** Игоря Костюченко, ведомство находится в плотном взаимодействии с региональными властями по решению проблемы аварийных мостов и путепроводов, сформирован перечень, в который первоначально вошли более 3,9 тыс. объектов. «По поручению **министра транспорта** совместно с РАДОР и субъектами РФ мы провели работу по актуализации

этих данных. В настоящее время количество заявленных субъектами РФ искусственных сооружений возросло с 3,9 тыс. до 5,7 тыс. объектов. Общая протяженность аварийных и предаварийных искусственных сооружений увеличилась с 190 тыс. п. м до 290 тыс. п. м. По предварительной оценке, объем федеральной поддержки для приведения их в нормативное состояние в период до 2024 года вырастет с 290 млрд руб. до 370 млрд руб. В случае выхода на горизонт 2030–2035 годов эта сумма составит порядка 527 млрд руб.», – проинформировал Игорь Костюченко.

Сегодня субъектам выгоднее ремонтировать дороги, а не искусственные сооружения, так как эти работы очень капиталоемкие, сказал директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **Минтранса России** Григорий Волков: «Если ремонт 1 км дороги в среднем по стране составляет 14–18 млн руб., то стоимость ремонта 1 п. м мостового сооружения – минимум 2 млн руб., в некоторых регионах планка поднимается до 4 млн руб.».

Очевидно, что бюджеты субъектов РФ не смогут за счет собственных средств решить поставленную задачу. Возможности федерального бюджета также не безграничны. Какой выход?

Для начала нужно выбрать приоритетные объекты с точки зрения их важности и значимости для сети автомобильных дорог регионального и местного значения, которые приводятся в нормативное транспортно–эксплуатационное состояние в рамках реализации **нацпроекта БКАД**, считают в **Росавтодоре**. Финансирование указанных мероприятий планируется за счет средств, полученных в связи с изменением норматива зачисления и порядка распределения налоговых доходов от акцизов на горюче–смазочные материалы.

Согласно паспорту **нацпроекта БКАД** в 2022 году регионы будут получать до 83,3% всех поступлений от акцизов на горюче–смазочные материалы, в 2023 году – до 91,6%, в 2024 году все доходы от акцизов в объеме 100% должны будут оставаться в региональных бюджетах.

Что предлагается сделать? «Мы хотим зарезервировать принцип окрашивания, когда часть средств, идущих на формирование региональных дорожных фондов, будет направляться в субъект РФ именно для решения задачи приведения в нормативное состояние искусственных сооружений, – пояснил Игорь Костюченко. – В 2022–2024 годах предлагается 77,5% от сбора акцизов направить в регионы, где 58,1% от этой суммы – это базовая часть и 19,4% – целевые средства, которые пойдут на реализацию **нацпроекта БКАД**. В 2022 году порядка 5,8%, в 2023 году –14,1%, в 2024 году – 22,5% средств предлагается направить через Федеральный дорожный фонд РФ в виде иных межбюджетных трансфертов на реализацию **нацпроекта БКАД** с обязательным закреплением в Бюджетном кодексе РФ обязательств по направлению этих средств в субъекты, для чего необходимо внести изменения в бюджетное законодательство».

Новый механизм финансирования, который поддержан подавляющим большинством субъектов РФ, направлен на то, чтобы деньги целевым образом из федерального бюджета поступали в регионы. Кроме всего прочего, у регионов автоматически появится возможность занимать эти деньги у Федерального дорожного фонда из будущих периодов финансирования, переносить их на более ранние сроки, а потом возвращать в федеральный бюджет от сумм поступающих акцизов, пояснил Григорий Волков: «Наша задача состоит в эффективном управлении этими средствами. Внесение изменений в правила предоставления межбюджетных трансфертов позволит нам направлять деньги не только на строительно–монтажные работы, но и на разработку проектно–сметной документации. Таким образом, стройку и проектирование можно будет вести в рамках единого контракта, в том числе за счет предоставляемых трансфертов».

К слову, в текущем году часть субъектов РФ, где была готова проектная документация по ремонту и строительству мостов и путепроводов, уже получили поддержку. «К концу года ожидаем, что около 32 тыс. п. м будут отремонтированы и построены субъектами.

Стараемся максимально все свободные деньги сконцентрировать на этом направлении», – заверил Григорий Волков.

Он напомнил, что в 2020 году в целях скорейшей реализации **нацпроекта БКАД** правительством дополнительно были выделены 100 млрд руб., часть этой суммы направлена на ускорение работ по ремонту искусственных сооружений. «Мы планируем продолжить эту практику в 2021 году, если правительство одобрит предоставление 100 млрд руб. ежегодно на ближайшее развитие», – заключил представитель **Минтранса**.

Как уже говорилось, программа приведения в нормативное состояние искусственных дорожных сооружений нужна для реализации именно на региональном и муниципальном уровнях, поскольку наибольшее количество аварийных мостов находятся на балансе муниципалитетов, у которых нет средств на их восстановление. Например, в Республике Башкортостан находятся 1040 мостовых сооружений на дорогах регионального и межмуниципального значения, более половины из них требуют реконструкции и капитального ремонта.

Как сказала и. о. председателя Государственного комитета Республики Башкортостан по транспорту и дорожному хозяйству Лилия Мунасыпова, в программу работ включены 165 мостовых сооружений с общим объемом финансирования порядка 17 млрд руб. и 17 путепроводов с финансированием на общую сумму около 8 млрд руб. В этом году за счет региональных средств были отремонтированы 10 мостовых сооружений, на следующий год запланирован ремонт еще 20 мостов, в том числе очень капиталоемких объектов по г. Уфе, которые регион без федеральной поддержки не потянет.

Член Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам, представитель от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Тыва Дина Оюн предложила, чтобы при формировании критериев отбора учитывалась региональная специфика, например, плотность речной сети: «Это чрезвычайно важно для Республики Тыва, где протекают более шести тыс. рек. В этом году восемь населенных пунктов были отрезаны от внешнего мира из-за разлива рек, поэтому этот проект так важен для муниципалитетов». Мостовые сооружения являются жизненно важной частью не только местной, но и межрегиональной транспортной инфраструктуры. Например, Хакасию и Тыву связывает дорога, на которой расположены 20 мостовых сооружений. По мнению сенатора, работу нужно начинать с мостов, благодаря которым осуществляется связь между регионами.

Член Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель от исполнительного органа государственной власти Республики Татарстан Ленар Сафин обратил внимание на то, что в настоящее время действующие нормы проектирования одинаковы для мостов, расположенных на дорогах как федерального, так и регионального и муниципального значения. «На муниципальных искусственных сооружениях нет необходимости закладывать такой уровень прочности, поскольку там нет большой интенсивности движения», – заявил сенатор и предложил пересмотреть действующие ГОСТы, что позволит сэкономить на строительстве муниципальных мостов.

Еще одна проблема связана с тем, что муниципалитеты не обладают необходимыми компетенциями, как правило, у них нет своих служб заказчика. Целесообразно, чтобы региональные службы могли выступать заказчиками строительства и ремонта муниципальных мостов, считает Ленар Сафин.

В настоящее время ФАУ «РОСДОРНИИ» разработаны методические материалы по формированию субъектами региональных проектов в части приведения в нормативное состояние мостов и мостовых сооружений, строительства новых путепроводов. В частности, подготовлен проект разъяснений работ по внесению изменений в паспорт регионального проекта. Также определен перечень обосновывающих материалов, который позволит обеспечить системный подход к сбору, обработке, хранению, анализу информации об искусственных сооружениях, расположенных на территории регионов и в

отношении которых запланировано проведение работ по строительству и реконструкции, капитальному ремонту и ремонту в рамках реализации программ дорожной деятельности. Данные материалы находятся на согласовании в **Минтрансе**, после их утверждения будут направлены в субъекты РФ.

В ходе дискуссии было отмечено, что при реализации мероприятий по приведению в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние предаварийных и аварийных мостов и искусственных сооружений необходимо уделять должное внимание вопросам ценообразования, чтобы подрядные организации не работали в убыток, и осуществлять жесткий весогабаритный контроль, в противном случае мостопад станет перманентным явлением. «Необходимо, чтобы все федеральные ресурсы, направляемые на строительство и ремонт мостов и путепроводов, были потрачены эффективно», – сказал Ирек Ялалов, завершая обсуждение.

В настоящее время проект паспорта национального проекта **БКАД** согласован с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и одобрен на заседании проектного комитета по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Вышеуказанный проект паспорта будет внесен в установленном порядке для утверждения в Президиум Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам.

<https://transportrussia.ru/item/5945-zapredelno.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.12.10; ВОЗМОЖНОСТИ И РИСКИ; КАК СОБЛЮСТИ БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ

Специфика проектов Госкомпании «Автодор» состоит в том, что все они капиталоемкие, с длительным сроком реализации. Пока объект проектируется и строится, на рынке ресурсов, в том числе финансовых, могут произойти перемены, начнет меняться экономическая ситуация. Эти и другие непредвиденные сложности, с которыми могут столкнуться дорожники, нужно изначально предусмотреть и, опираясь на накопленный опыт, просчитать все возможные риски реализации того или иного проекта.

Таков один из аспектов дискуссии, состоявшейся на конференции «Современные тренды развития транспортной инфраструктуры и инвестиционные возможности дорожной отрасли» на площадке форума «Транспортная неделя 2020». К участию в разговоре были приглашены представители инвестиционных компаний, банков, подрядных организаций, эксперты.

В этом году решение характерных для отрасли проблем приходится рассматривать сквозь призму ограничений, вызванных пандемией коронавируса. Но сложности, с которыми столкнулась госкомпания в начале года, не повлияли на выполнение объемов запланированных работ, пояснил председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко. В целом 2020 год оказался для нее вполне позитивным. Так, недавно запущено движение на третьем пусковом комплексе ЦКАДа, где впервые введена в действие система безбарьерного проезда «Свободный поток». Высвобождающиеся трудовые и технические ресурсы будут передислоцироваться на строительство скоростной автотрассы М–12 Москва – Казань, которое должно быть завершено до 2024 года. С учетом сжатых сроков принято решение о реализации этого проекта в режиме подряда с привлечением средств на госкомпанию.

По словам первого заместителя председателя правления по экономике и инвестициям Госкомпании «Автодор» Сергея Перникова, за минувшие 11 лет работы компанией накоплен значительный опыт в сфере строительства скоростных платных автодорог, и сегодня он, безусловно, учитывается при реализации новых проектов. Все они, как сказано выше, капиталоемкие, с длительным сроком реализации, многостадийные.

Проекты являются среднедоходными, но эта доходность гарантирована на долгосрочный период, что важно для крупных финансовых институтов и различных инвесторов. Для компании работа с проектом не заканчивается инвестиционной стадией, а продолжается десятки лет на стадии эксплуатационной.

Являясь госкомпанией, Автодор выполняет те задачи, которые ставит перед ним государство, но при этом предлагает инвесторам приемлемые условия вложения средств. Чтобы соблюсти баланс интересов при реализации проектов, компания старается справедливо распределять риски с учетом всех стадий проекта, особенно предварительной, которая, как показала практика, во многом является определяющей.

За период работы госкомпания удалось привлечь около 340 млрд руб. внебюджетных инвестиций, это и облигационные займы, и средства частных инвесторов. В настоящее время у Автодора на стадии реализации находятся 18 различных инвестиционных проектов общим объемом один триллион руб. Госкомпания реализует проекты развития инфраструктуры, обладающие существенными мультипликативными эффектами в связанных отраслях.

Компания использует как государственное, так и частное финансирование, что позволяет сокращать сроки реализации проектов и увеличивать их количество без роста нагрузки на федеральный бюджет. Важно отметить, что более 800 км дорог госкомпания эксплуатируются ею за счет собственных средств, то есть доходов, полученных за годы деятельности.

Помимо строительства скоростной автодороги от Москвы до Казани, в портфеле госкомпания есть перспективные проекты ее продолжения до Екатеринбурга. Эта трасса будет продолжением на Урал транспортного коридора «Запад – Восток» и соединит Приволжский и Уральский федеральные округа. Другое направление – развитие дорог юга России.

В работе с инвесторами для реализации проектов Автодор использует все возможные организационно-правовые формы, предусмотренные законодательством. В частности, действуют концессии, долгосрочные инвестиционные соглашения, договоры подряда. Кроме того, госкомпания размещает облигационные займы на интересных для участников рынка условиях.

Задача завершения строительства скоростной автотрассы Москва – Казань в сжатые сроки, конечно, сложная. Дорога первой категории протяженностью 794 км будет насыщена искусственными сооружениями: на ней предстоит построить 15 транспортных развязок, 348 мостов и путепроводов, в том числе три внеклассных моста через реки Ока, Сура, Волга. Трассу пересекут 37 магистральных трубопроводов и высоковольтных линий электропередачи.

Чтобы сократить сроки строительства автодороги М–12, о начале которого было объявлено 10 июля текущего года, конкурсы были проведены «под ключ» и заключены контракты с подрядчиками сразу на проектирование и строительство, сообщил первый заместитель председателя правления – руководитель дирекции (филиала) М–12 Госкомпания «Автодор» Марс Газизуллин. Таким образом потенциал проектировщиков и подрядчиков был объединен, и теперь они, как говорится, в одной лодке. Это позволило отыграть как минимум 8–9 месяцев. Кроме того, создана рабочая группа с участием представителей Главгосэкспертизы. На этой площадке заблаговременно обсуждаются и согласовываются основные технические решения, чтобы при защите проектов не было сбоев. Напомним, что строительство М–12 разделено на 9 этапов, каждый из которых является отдельным проектом.

По словам Марса Газизуллина, ускорить строительство трассы М–12 поможет и тот факт, что Правительством РФ поставлена задача Газпрому, Роснефти и Россетям, чтобы они выполнили проектирование и перенос коммуникаций собственными силами. Во всех пяти субъектах РФ, территории которых пересечет будущая скоростная дорога, созданы

региональные штабы, которые помогают подрядчикам решать на местах все возникающие вопросы. Это касается земельно–имущественных отношений, карьеров добычи местных ресурсов и других.

Как известно, госкомпанией и **Минтранс России** была проведена работа, направленная на снижение ограничений правового регулирования, касающегося земельно–имущественных отношений и отношений с компаниями – владельцами инженерных сетей. Специалисты рассчитывают, что ускорению реализации проекта строительства автодороги М–12 будет способствовать так называемый транспортный закон – ФЗ № 254 «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» от 31 июля 2020 года. После его вступления в силу разрешительную документацию на ряд ключевых инфраструктурных проектов стало возможно согласовывать по упрощенной схеме. Также внесены предложения по изменениям в Лесной кодекс РФ, закон «О недрах», которые, как надеются специалисты, в ближайшее время будут рассмотрены, приняты и облегчат реализацию не только этого, но и других перспективных проектов.

Компания «ДСК «Автобан» будет строить два участка трассы М–12 общей протяженностью 255 км – от Муром до Арзамаса и от Сергача до Канаша, проходящих по территории Нижегородской области и Чувашии. По словам генерального директора АО «ДСК «Автобан» Алексея Андреева, задержки с переустройством коммуникаций особенно остро сказывались во время работы на третьем и четвертом пусковых комплексах ЦКАДа, поэтому решение о том, что при строительстве трассы М–12 переносом коммуникаций займутся владельцы инженерных сетей, – важный положительный момент.

Очень правильным назвал Алексей Андреев и решение о строительстве всех объектов М–12 «под ключ». Это, безусловно, сократит сроки реализации проектов, повысит их качество, а также ограничит рост стоимости в изначально установленных пределах. Ведь когда компания получает проектную документацию, разработанную 8–10 лет назад, то на маршруте прохождения дороги нередко обнаруживаются появившиеся совсем недавно новые коммуникации. Их переустройство ложится дополнительным финансовым бременем на строящийся объект. Компания «Автобан» имеет большой опыт работы с проектными организациями (проекты ЦКАД–3, ЦКАД–4, обход Тольятти). В сетевом планировании ее специалисты начали применять BIM–технологии. А строительных мощностей у Автобана на сегодняшний день достаточно.

Определяющим в финансировании любого проекта для банков является вопрос распределения рисков, отметил старший вице–президент блока «Проекты развития» госкорпорации развития «ВЭБ.РФ» Сергей Евдокимов. Банки привыкли финансировать дорожные проекты в рамках концессионных соглашений или долгосрочных инвестиционных соглашений, которые госкомпания заключает с подрядчиками. Так вот, чаще всего в проектах автодорожного строительства риски связаны с ростом сметы или недостаточностью трафика (вопреки прогнозам) на построенной платной дороге. Публичный партнер и при неблагоприятных исходах гарантирует банкам выплату предоставленных кредитов и процентов по ним. В общем, оценка подобного рода рисков – для всех достаточно сложная проблема. Экспертам понятны вызовы, стоящие сейчас перед Госкомпанией «Автодор». Поэтому, по мнению Сергея Евдокимова, нужно рассматривать проекты по отдельности, понимать дефицит финансирования каждого из них с учетом возможностей Автодора по привлечению средств.

Конечно, концессии для банков – самый комфортный инструмент, включился в дискуссию исполнительный вице–президент – начальник департамента инфраструктурных проектов и ГЧП Газпромбанка Павел Бруссер. Но в Газпромбанке, финансирующем несколько проектов Автодора, готовы работать с любым инструментом,

предлагаемым госкомпанией. Команда специалистов найдет креативные схемы для защиты своих рисков и рисков вкладчиков, для того чтобы эти сделки на уровне Автодора завершались вовремя и с успехом.

Как подчеркнул Сергей Перников, проекты, которые в перспективе госкомпания будет предлагать рынку, специалисты рассчитывают структурировать во всех возможных формах, при этом гарантируя участникам проектов, потенциальным инвесторам устойчивую доходность.

<https://transportrussia.ru/item/5944-vozmozhnosti-i-riski.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.12.10; ФИНАНСИРОВАНИЕ – НЕ СНИЖАТЬ; В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ – НАПОЛНЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ

Комитет Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам совместно с Комитетом СФ по экономической политике провел совещание «О ходе исполнения рекомендаций «круглого стола» на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018–2021 годах».

Мероприятие в режиме видео-конференции провел председатель Комитета СФ по бюджету и финансовым рынкам Анатолий Артамонов. В нем приняли участие сенаторы, представители федеральных и региональных органов государственной власти.

Парламентарий указал, что большинство рекомендаций прошедшего два года назад «круглого стола» на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018–2021 годах» сохранили актуальность. Вместе с тем некоторые акценты за это время изменились.

В частности, отметил он, речь идет о поэтапном увеличении норматива зачисления налоговых доходов от акцизов на горюче-смазочные материалы в региональные дорожные фонды. Глава Комитета СФ указал, что даже к концу планового периода 2023 года в прогнозе пока не предусматривается их стопроцентное зачисление.

Анатолий Артамонов отметил, что в проекте бюджета на 2021–2023 годы сокращаются иные межбюджетные трансферты субъектам Федерации на дорожную деятельность в рамках федерального проекта «Дорожная сеть» на 2022–2023 годы под предлогом поэтапного зачисления дополнительных доходов от акцизов на нефтепродукты в бюджеты субъектов.

Сенатор также коснулся объема федерального финансирования проекта «Безопасные и качественные дороги» в прогнозе на трехлетку.

Анатолий Артамонов отметил, что в проекте федерального бюджета на 2021–2023 годы заложено сокращение расходов Федерального дорожного фонда: «Нас продолжает интересовать, каковы планы **Министерства транспорта РФ** по формированию опорной сети автомобильных дорог, перспективы перевода в федеральную собственность ряда региональных дорог».

Первый заместитель председателя Комитета СФ по бюджету и финансовым рынкам Елена Перминова указала, что тема строительства федеральных, региональных и муниципальных дорог остается очень важной. «Нам удалось ускорить распределение субсидий. Они распределяются федеральным законом о федеральном бюджете на три года, а соглашения заключаются до 1 января. Реализация этих норм позволяет субъектам практически с начала нового года начинать выполнение дорожных работ», – сказала Елена Перминова.

Вместе с тем, отметила сенатор, в проекте федерального бюджета на следующие три года иные межбюджетные трансферты на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» распределены только на 2021 год. «Это опять ставит на паузу принятие решений», – подчеркнула парламентарий.

Она отметила, что по итогам указанного «круглого стола» Министерству финансов РФ было рекомендовано увеличить объем поддержки дорожного хозяйства в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

«Сейчас мы находимся в стадии рассмотрения проекта федерального бюджета на 2021–2023 годы. Анализ данного проекта показал, что на следующие три года предусмотрено ежегодное увеличение расходов на **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. Особенно значительно эти расходы (на 50,6%) возрастут в 2022 году по сравнению с 2021–м. Такая динамика финансирования окажет стимулирующее воздействие на возобновление экономического роста и повышение инвестиционной активности в российской экономике в плановом периоде», – рассказала Елена Перминова.

Однако по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» предусмотрено существенное снижение объемов финансирования по всем годам «бюджетной трехлетки». «Мы понимаем, что такая динамика обусловлена снижением пиковых расходов 2020 года, связанных с необходимостью стимулировать инвестиционную активность в условиях пандемии коронавируса до уровня, предусмотренного паспортом данного национального проекта. Но мы полагаем, что в среднесрочной перспективе необходимо предусмотреть увеличение объемов финансирования национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» из федерального бюджета», – заявила Елена Перминова.

Сенатор отметила, что в СФ продолжат внимательно следить за темой наполнения региональных дорожных фондов, особенно в условиях снижения цен на нефть, сокращения доходов от акцизов на нефтепродукты и сокращения межбюджетных трансфертов.

<https://transportrussia.ru/item/5951-finansirovanie-ne-snizhat.html>

РБК ПЛЮС Н.НОВГОРОД; 2020.12.10; КАК СДЕЛАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ СОВЕРШЕННОЙ

2020 год, несмотря на все трудности, ознаменовался капитальными и долгожданнами изменениями в транспортной системе Нижегородской области.

Строительство виадука на Циолковского и в Ольгино, открытие развязки Неклюдово-Золотово, запуск городских электричек и ремонт более 195 участков дорог региона общей протяженностью 881.1 км, – все это произошло именно в нелегком 2020-ом.

Безусловно, работа по развитию транспортной системы региона предстоит огромная. **Директор Центра исследования транспортных проблем мегаполисов Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Константин Трофименко** рассказал о стратегически важных направлениях и потенциале Нижегородской области.

– Константин Юрьевич, если говорить в общем, как вы оцениваете транспортную систему Нижегородской области?

– Если сравнивать Нижний не только с Москвой, но и другими городами-миллионниками России, безусловно, у вас есть над чем работать. Сама планировка у Нижнего Новгорода очень сложная. Если брать другие города-миллионники, такого разделения, фактически на независимые части, нет нигде. Перепады высоты разрывают районы. Сормово стоит отдельно от Автозавода, а центр и вовсе кажется совершенно другим городом. В этом случае нужна очень тщательная и продуманная транспортно-логистическая система. А так как почти 20 лет, до 2018 года, очень многое было пущено на самотек, сейчас перед действующей властью открывается огромный фронт работ.

Все эти изменения дают надежду, что у Нижнего Новгорода уже в самое ближайшее время все получится.

К примеру, в Нижегородской области потенциал наземного городского транспорта, автобусов и трамваев, сильно недоиспользован. Здесь нужно провести очень серьезную работу. Кроме того, мало шагов делается для развития потенциала пригородных перевозок. Безусловно, интеграция метро и железной дороги уже существует, но она была намечена только в этом году. Также сейчас идет крупная работа, связанная с построением новой маршрутной сети в рамках агломерации. Могу отметить, что это очень важно и своевременно.

Безопасные и качественные дороги в Нижегородской области

– Насколько эффективно реализуется **нацпроект** «Безопасные и качественные дороги» в нашем регионе?

– Москва и Питер не участвуют в этом национальном проекте, поэтому могу провести сравнение только с другими регионами России.

Проект рассчитан до 2024 года, и пока преждевременно подводить его итоги. На первом этапе регионы и города должны разработать транспортные планы. И эта работа успешно ведется, в том числе и в Нижегородской области. Далее под эти транспортные планы выделяется федеральное финансирование – конкретное, понятное, обоснованное, которое определяет инфраструктуру проектов.

Сейчас все находится на начальном этапе. Какие-то регионы уже успели что-то сделать, например, Тверь, Пермь и Казань. Но хочу отметить, что это лишь «пилоты», которые в дальнейшем должны приобрести более ощутимые очертания. Насколько я могу судить, Нижний не отстает от первоначальной стадии и делает абсолютно верные шаги. То есть, у вас есть все шансы реализовать каждый этап проекта и получить принципиально новую транспортную систему за счет федеральных вложений.

Что нужно, чтобы транспортная стратегия Нижегородской области была идеальной

– Из каких посылов вы бы посоветовали исходить при формировании принципиально новой транспортной стратегии Нижегородской области?

– Ну смотрите, в любом городе очень важно найти баланс, некое соотношение оптимальной нагрузки дорог и всех видов общественного транспорта, который соответствует именно этому городу. То есть, условно, сколько автобусов нужно запустить в рейс, чтобы на дорогах не образовались пробки, а интервал движения всех устраивал.

Обязательно должны быть учтены потребности горожан и сложившееся транспортное устройство: откуда-куда и когда ездят люди. Стратегический документ должен базироваться на этом и показывать, как мы видим транспортную систему Нижнего Новгорода 2030 или 2035 года. А главное, какие меры транспортной политики могут способствовать ее реализации. Все это маленькие кирпичики, из которых выстраивается полная взаимосвязь.

– Приведите примеры регионов, которые уже удачно реализовали свою транспортную стратегию или находятся на промежуточной стадии.

– Банально, Москва. Учитывая, что в принципе вопросами развития транспортной системы на уровне **минтранса** и региональных властей озаботились не более пяти лет назад, то сейчас все регионы находятся в примерно одинаковом положении. Россия делает пока только самые первые шаги. Конечно, есть отдельные интересные кейсы, например, Тюмень и Пермь. Но это скорее исключение, чем закономерность.

И, конечно, о метро

– Как вы считаете, когда в Нижнем Новгороде карта метро станет подобна московской? Что для этого нужно?

– Понимаете, в чем дело, метро – это все-таки не самоцель. Есть несколько станций, которые критически нужно строить. Например, продолжение центра красной ветки на площадь Сенную и дальше, а также соединение синей, Сормово-Мещерской линии с

железнодорожной. Это жизненно необходимо. Но, если брать не такие мегаполисы, как Москва, а стандартный европейский город, то там на карте обычно указывается сразу все вместе: и метро, и трамваи, и городские электрички. И, я считаю, что именно к этому нужно стремиться. Карта транспортной системы должна покрывать большую часть освоенной территории города, что даст людям возможность без пробок доехать в любое место.

Поэтому Нижнему Новгороду не столько нужно метро, как в Москве, сколько неразрывная транспортная система.

– Как вы оцениваете достижение Нижегородской области в плане внедрения информационно-технического сопровождения (ИТС) в транспортную систему? Имею в виду «умные остановки» и прочие сервисы, которые делают пользование общественным транспортом в разы удобнее.

– Повторюсь, Нижегородская область пока делает только первые шаги. Здорово, что здесь даже на первом этапе устанавливается достаточно развитое техническое оборудование. Остальное – вопрос реформ. ИТС – это не панацея, а инструмент для достижения определенных показателей. Если есть орган, который этим инструментом владеет и люди, которые понимают, зачем он нужен, это самое важное.

Я вижу, что Нижний Новгород осознанно подходит к этому вопросу. И это радует больше всего.

– Какой бы главный совет вы дали людям, которые занимаются развитием транспортно-логистического комплекса нашей области?

– Я боюсь, нет такой универсальной формулы. Для меня показателен тот рост, который я могу наблюдать в последние два года. Первые шаги сделаны, результаты уже видны, а значит, все делается правильно.

<https://nn.plus.rbc.ru/partners/5fd1d7c07a8aa92c89afab60>

1 КАНАЛ; 2020.12.10 15.11; ПРОХОДИТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «АРКТИКА: НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ»

Нынешние достижения и перспективы на ближайшие несколько лет обсуждают участники международного форума «Арктика: настоящее и будущее». Он открылся в Петербурге. Часть выступлений в онлайн-формате.

В повестке – цели и основные направления государственной политики России в регионе до 2035 года, стратегия развития нашей арктической зоны. Чиновники и эксперты обсуждают строительство инфраструктуры для грузовых перевозок по Северному морскому пути, поддержку предпринимателей в Арктике, внедрение цифровых технологий и проведение фундаментальных научных исследований.

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-10/398256->

[prohodit-mezhdunarodnyy-forum-arktiki-nastoyashee-i-budushee](https://www.1tv.ru/news/2020-12-10/398256-prohodit-mezhdunarodnyy-forum-arktiki-nastoyashee-i-budushee)

1 КАНАЛ; 2020.12.10 18:35; В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ И ХЕЛЬСИНКИ ОТКРЫЛИСЬ ЭКСПОЗИЦИИ К 150-ЛЕТИЮ С НАЧАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ

В обоих городах – видеоклады, фотографии и документы, на которых весь путь, те самые 407 километров, со всеми остановками и полустанками.

Первый состав отправили по нему из Петербурга в 1870 году с одобрения императора Александра Второго. А 10 лет назад по тому же маршруту помчался супербыстрый «Аллегро». Он преодолевает путь примерно за три часа. Получается, время поездок в Финляндию и обратно за полтора века сократилось в несколько раз.

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-10/398275->

[v-sankt-peterburge-i-helsinki-otkrylis-ekspozitsii-k-150-letiyu-s-nachala-zheleznodorozhno-go-soobscheniya](https://www.1tv.ru/news/2020-12-10/398275-v-sankt-peterburge-i-helsinki-otkrylis-ekspozitsii-k-150-letiyu-s-nachala-zheleznodorozhno-go-soobscheniya)

РОССИЯ 24; 2020.12.10 19:45; ПЕТЕРБУРГ И ХЕЛЬСИНКИ ОТМЕЧАЮТ 150-ЛЕТИЕ С НАЧАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Петербурге и Хельсинки отмечают сразу несколько юбилейных дат – 150 лет со дня открытия сообщения по железной дороге и 10 лет с момента запуска скоростного поезда «Аллегро» между городами. До пандемии он совершал 4 рейса ежедневно. В городах в режиме телемоста торжественно открыли специальные выставки.

<https://www.vesti.ru/video/2248991>

РОССИЯ 1; 2020.12.10 11:51; ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПЕТЕРБУРГ-МОСКВА ПРОЙДЕТ ЧЕРЕЗ НОВГОРОД. ВЕСТИ

На заседании научно-технического совета по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали Петербург – Москва было решено пустить ее через Новгород. Таким образом, соседний регион получит дополнительные рабочие места, а также увеличит число потенциальных пассажиров.

Высокоскоростная железная дорога между Петербургом и Москвой пройдет через Новгород. Об этом стало известно накануне во время онлайн заседания научно-технического совета по строительству магистрали: в нем приняли участие губернатор Северной столицы Александр Беглов, губернатор Новгородской области Андрей Никитин, генеральный директор РЖД Олег Белозёров и представители Ростуризма.

Общее решение – трасса пройдет через Великий Новгород, передает [ГТРК «Санкт-Петербург»](#). И хотя это удлинит общую протяженность дороги на 21 километр, зато обеспечит соседний регион новыми рабочими местами, а главное – увеличит количество потенциальных пассажиров примерно на миллион человек в год.

По подсчетам разработчиков поезда на новой магистрали будут развивать скорость до 400 километров в час, вся поездка между столицами составит полтора-два часа. Окончание строительства – в 2027 году.

<https://www.vesti.ru/video/2248790>

<https://www.vesti.ru/article/2496862>

РОССИЯ 1; 2020.12.10 10:33; СОВРЕМЕННЫЕ РЕАЛИИ: БЕСПИЛОТНЫЙ ВОДОРОДНЫЙ ГРУЗОВИК. УТРО РОССИИ

Пройдет буквально 10 лет и наш транспорт будет ездить на водороде, утверждают эксперты. Этой точки зрения придерживаются и российские инженеры. На водород уже переводят беспилотные грузовики.

<https://www.vesti.ru/video/2248755>

РОССИЯ 24; ВЛАДИМИР СИРОТКИН; 2020.12.10 06:38; В АНАДЫРЕ ЗАВЕРШИЛАСЬ НАВИГАЦИЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

С июня по ноябрь в морской порт Анадыря доставили более восьмисот тонн груза. Это в основном уголь, топливо и продукты питания. Каковы планы на следующий сезон?

<https://www.vesti.ru/video/2248697>

РОССИЯ 24; ВЛАДИСЛАВ ЗАГОРСКИЙ; 2020.12.10 06:26; САЛЕХАРД И НАДЫМ СВЯЗАЛИ ВСЕСЕЗОННОЙ ТРАССОЙ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

На Ямале открылось движение по трассе Надым – Салехард. Важная транспортная артерия соединит восток и запад региона. А главное – теперь перевозить грузы можно будет без сезонных перерывов. Строили дорогу почти девять лет.

<https://www.vesti.ru/video/2248696>

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.12.10; СЕВЕРО-ВОСТОЧНУЮ ХОРДУ И ТРАССУ «МОСКВА-КАЗАНЬ» СОЕДИНЯТ В 2023 ГОДУ

Запуск дороги, которая соединит Северо-Восточную хорду и федеральную скоростную трассу «Москва-Казань», запланирован на 2023 год, рассказал журналистам в четверг руководитель столичного департамента строительства Рафик Загрутдинов.

По его словам, дорога по три полосы в каждую сторону протяженностью в 13 километров пройдет от улицы Лухмановская до границ с Московской областью. Далее к ней примкнет федеральная трасса.

«Мы находимся в активной фазе строительства, поставлена задача запустить движение в 2023 году. Участок строится за бюджетные деньги, проезд по нему будет бесплатным», – сказал Загрутдинов.

Автодорога «Москва-Казань» (трасса М-12) протяженностью 794 километра является одним из участков международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» и включена в **комплексный план** модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры России до 2024 года. Трасса должна вдвое сократить время в пути между городами. По словам **вице-премьера** России Марата Хуснуллина, трассу М-12 планируется построить в два раза быстрее запланированного срока – к 2024 году. Сейчас стоимость проекта оценивается в 730 миллиардов рублей, 120 миллиардов из которых будет приходиться на обход Тольятти с мостом через Волгу.

<https://realty.ria.ru/20201210/khorda-1588600225.html>

ГУДОК; ПЛЕТНЕВ СЕРГЕЙ; 2020.12.11; НА ПУТИ ВСТАЕТ ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД; ВЫБРАН ОПТИМАЛЬНЫЙ МАРШРУТ ВСМ МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Участники Научно-технического совета (НТС) компании, который прошел 9 декабря под председательством генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозерова, выбрали один из трех вариантов трассы ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом. Оптимальным был признан маршрут, проходящий через Великий Новгород.

«Москва и Санкт-Петербург сейчас имеют очень хорошее сообщение, поэтому еще один высокоскоростной транспортный коридор на этом направлении должен быть максимально эффективным, – отметил, открывая совещание, Олег Белозеров. – Коридор должен работать на повышение связанности территорий, развитие региональной экономики и при этом не создавать искусственной конкуренции видов транспорта».

По плану ВСМ Москва – Санкт-Петербург должна быть построена в 2027 году. Максимальная скорость движения на этой магистрали должна достигать 400 км/ч (для сравнения, сейчас «Сапсан» разгоняется до 200 км/ч). Генеральный директор АО «Росжелдорпроект» Алексей Тихонов представил три предварительно отобранных и согласованных, в том числе и с местными властями, варианта прохождения трассы – «Западный», «Новгородский» и «Валдайский» (см. карту).

Последний вариант участники НТС сразу посчитали самым проблемным, поскольку трасса в этом случае пересекает подземное хранилище газа «Невское» (это потребует специальных технических условий для строительства инфраструктуры или нужен будет

обход) и территорию национального парка. Кроме того, это был бы самый длинный маршрут – 679,2 км.

Вариант «Западный» рассматривался как основной еще при проработке ВСМ Москва – Санкт-Петербург в 2010 году. Он самый короткий (658,28 км) и может быть самым быстрым – 2 часа 15 минут без учета остановок. Однако в этом случае нужно строить транспортно-пересадочный узел Мельниково, который будет располагаться на месте пересечения линии ВСМ и железной дороги Чудово – Великий Новгород. Это в 65 км от города, и пассажиров из Новгорода на ВСМ нужно будет доставлять электропоездами, что не очень удобно. Поэтому при таком варианте ожидается самый низкий пассажиропоток на магистрали – всего 22,2 млн человек к 2030 году.

«Новгородский» вариант позволит загрузить ВСМ пассажирами из Великого Новгорода икратно увеличит поток туристов в этот город по магистрали. Место для ТПУ Великий Новгород выбрано при участии администрации Новгородской области в максимальном приближении к городу и аэропорту Кречевицы, и туда можно добраться на городском транспорте. Длина маршрута 679 км, и время в пути без учета остановок составит 2 часа 19 минут.

«Вариант «Новгородский» имеет более высокую социальную значимость и существенно больший пассажиропоток, – отметил Алексей Тихонов. – По данным Центра экономики инфраструктуры, интеграция Великого Новгорода в Санкт-Петербургскую агломерацию позволит уже в 2030 году достичь значительных социально-экономических эффектов по сравнению с «Западным», и пассажиропоток к 2030 году составит 23,1 млн человек в год». Губернатор Новгородской области Андрей Никитин подчеркнул, что Великий Новгород – это важный исторический центр, который развивается и привлекает все больше туристов, но в то же время не имеет удобного железнодорожного сообщения.

«Если ВСМ через город будет построена, то мы не сомневаемся, что к 2030 году выйдем на цифру в 5,3 млн пассажиров в год только в нашем регионе», – подчеркнул он.

Выступавшие на НТС руководители регионов и общественных организаций единогласно поддержали предложение взять вариант «Новгородский» в качестве основного для дальнейшей проработки.

По итогам совета в **Минтранс России** и **Росжелдор** будут направлены предложения о внесении изменений в схему территориального планирования для строительства инфраструктуры ВСМ в соответствии с рекомендованным вариантом трассы.

ПРАЙМ; 2020.12.10; ВЛАСТИ НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫСКАЗАЛИСЬ ОБ ОТВОДЕ ТРАССЫ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ

Прохождение планируемой к строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) между Москвой и Санкт-Петербургом через Великий Новгород будет способствовать экономическому развитию региона, а также увеличению турпотока в Новгородскую область, считает губернатор региона Андрей Никитин.

Ранее сообщалось, что при строительстве ВСМ между Москвой и Петербургом будет сделан отвод на Великий Новгород.

«По туристам, я думаю, мы вырастем до 5 миллионов. Это не наши расчеты, это расчеты федеральных экономических институтов, которые готовили обоснование РЖД. В принципе это позволит сделать региону серьезный рывок в экономическом развитии... Это плюс с точки зрения туристической и логистической доступности. Это безусловно удобство для жителей Новгородской области. Конечно, это определенное оживление экономики... Чем ближе мы будем к основным экономическим центрам, тем комфортнее будет жить на территории нашего региона», – сказал Никитин журналистам.

По его словам, в настоящее время обсуждается точное место прохождения ВСМ в районе Великого Новгорода.

«Обсуждается, что пройдет в районе Новгорода. Сейчас точное место мы определяем с учетом существующей ветки Великий Новгород-Чудово, чтобы там был пересадочный узел для тех, например, кто едет по маршруту Петрозаводск-Новгород-Псков и так далее. В любом случае это будет максимально близко к городу, но без вмешательства в какие-то исторические городские ландшафты.

Далее маршрут обойдет Валдайский национальный парк», – сказал губернатор.

«Маршрут так проложен, что практически не затрагивает ни одну особо охраняемую территорию, ни каких-то культурных объектов», – добавил он.

Никитин также отметил значительный экономический эффект от строительства ВСМ через Великий Новгород, в частности, создание около 5 тысяч рабочих мест, дополнительные доходы регионального бюджета.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. Сейчас в России таких дорог нет.

РЖД ведут разработку проектной документации ВСМ Петербург – Москва в соответствии с поручением **президента РФ Владимира Путина**.

Ее ориентировочная стоимость оценивалась в 1,5 триллиона рублей. Завершить строительство планируется к 2027 году. Время в пути займет около двух часов. По предварительным подсчетам, пассажиропоток новой линии к 2030 году составит 23,3 миллиона человек.

https://1prime.ru/state_regulation/20201210/832550725.html

ТАСС; 2020.12.10; ПЕРВЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2021 ГОДУ

Первый этап развития Восточного полигона – БАМа и Транссиба – планируется завершить в 2021 году, сообщает в четверг **пресс-служба** аппарата полномочного представителя **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе.

Президент РФ Владимир Путин 8 декабря на совещании о параметрах финансового плана и инвестиционной программы **РЖД** заявил о планах значительного роста инвестиций в развитие так называемого Восточного полигона – БАМа и Транссиба. Модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в части расширения их пропускной способности обсуждалась на заседании Совета округа, прошедшем под руководством заместителя **председателя правительства РФ** – полпреда **президента РФ** в ДФО Юрия Трутнева.

«В полном объеме программу первого этапа развития Восточного полигона планируется завершить в 2021 году. Параллельно проектные институты выполняют инженерные изыскания на объектах второго этапа развития Восточного полигона, идет разработка проектной документации», – говорится в сообщении.

Отмечается, что для ликвидации «узких мест» на железных дорогах Забайкалья и Дальнего Востока и обеспечения в 2020 году дополнительного объема перевозок грузов российских компаний **ОАО «Российские железные дороги»** с 2013 года реализует комплекс первоочередных мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. По словам генерального директора – председателя правления **ОАО «РЖД» Олега Белозерова**, по итогам 2019 года **компания** обеспечила выполнение целевого показателя вывоза угля и руды с основных месторождений Восточного полигона в размере 113,2 млн тонн, предусмотренного паспортом проекта.

«Были выполнены работы по реконструкции 42 станций, строительству 31 разъезда, 421 км вторых путей, техническому перевооружению 45 тяговых подстанций и 31 поста секционирования, модернизации более 5 тыс. км железнодорожного пути, реконструкции Владивостокского и строительству Байкальского тоннелей, строительству 35 жилых домов, реконструкции 19 объектов локомотивного хозяйства. Всего в постоянную

эксплуатацию введен 71 железнодорожный мост и 5 тоннелей», – отмечается в сообщении.

Модернизация Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской магистралей входит в долгосрочную программу развития РЖД до 2025 года, которую правительство РФ утвердило в марте 2019 года. Среди ее основных задач повышение транспортной мобильности, расширение сети высокоскоростных магистралей, развитие скоростного движения и инфраструктуры, обновление парка подвижного состава.

ТАСС; 2020.12.10; ТРУТНЕВ ПОРУЧИЛ СОПОСТАВИТЬ СТОИМОСТЬ МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА С ПРИБЫЛЬЮ БЮДЖЕТОВ

Полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе, вице-премьер Юрий Трутнев поручил сопоставить стоимость модернизации Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской железнодорожных магистралей с прибылью от тарифных перевозок и поступлениями в бюджеты. Об этом сообщает в четверг пресс-служба аппарата полпреда президента РФ в ДФО.

«Юрий Трутнев дал поручение Минтрансу России, ОАО «РЖД», Минэнерго России, Минвостокразвития России в кратчайшие сроки сопоставить стоимость модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в части расширения их пропускной способности с прибылью от тарифных перевозок и поступления в бюджеты всех уровней, которая возникает в результате реализации инвестиционных проектов, под которые создаются новые пропускные способности», – говорится в сообщении.

По словам Трутнева, развитие провозных мощностей нужно связать с ростом объема перевозок предприятий.

«Сейчас провозные мощности БАМа и Транссиба не обеспечивают вывоз грузов, это приводит к тому, что простаивает построенный в Ванино порт, «Колмар» в Якутии отгружает уголь в значительно меньшем количестве, чем мог бы это сделать, обеспечивая нормальную рентабельность проекта. Начала подниматься компания «Эльгауголь». Перевозки грузов с территории Дальнего Востока рентабельны, они приносят прибыль, генерируют финансовый поток, их можно обчитать, как отдельное направление, обчитать рентабельность этой работы. Привлекая новые инвестиции, мы помогаем инвесторам построить инфраструктуру. А в этом случае должна развиваться системная инфраструктура. И мы должны точно также помогать ее строить», – приводятся слова вице-преьера.

Модернизация Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской магистралей входит в долгосрочную программу развития РЖД до 2025 года, которую правительство РФ утвердило в марте 2019 года. Среди ее основных задач повышение транспортной мобильности, расширение сети высокоскоростных магистралей, развитие скоростного движения и инфраструктуры, обновление парка подвижного состава.

Президент РФ Владимир Путин 8 декабря на совещании о параметрах финансового плана и инвестиционной программы РЖД заявил о планах значительного роста инвестиций в развитие так называемого Восточного полигона – БАМа и Транссиба.

<https://tass.ru/ekonomika/10222899>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/12/10/reg-dfo/v-dfo-planiruiut-uvelichenie-gruzoperevozok-po-bamu-i-transsibu.html>

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/trutnev-poruchil-sopostavit-stoimost-modernizatsii-bama-i-transsiba-s-pribylyu-byudzhetrov/>

ТАСС; 2020.12.10; ТРУТНЕВ ПРЕДЛОЖИЛ КОМПЕНСИРОВАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ ЧЕРЕЗ ТАРИФЫ И НАЛОГИ

Полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе, вице-премьер Юрий Трутнев предложил компенсировать вложения в развитие железнодорожной инфраструктуры через тарифы на перевозку и налоговые поступления. Об этом он в четверг сообщил журналистам.

«Здесь у нас просто системная инфраструктура, и мы тоже должны точно также помогать ее строить. Поэтому если люди вносят деньги, если возникают новые объемы перевозки, надо это обчитать. И если эти деньги возвращаются, а вот по словам руководителя железной дороги [председателя правления ОАО «Российские железные дороги» Олега Белозерова], это рентабельное направление, тогда мы на это не можем не найти деньги. Вложить, проинвестировать деньги туда, где они вернуться для страны и через тарифы на перевозку, и через налоговые поступления от проектов», – сказал Трутнев.

Он отметил, что на Дальнем Востоке реализуется более 2 600 новых инвестиционных проектов, в том числе в отраслях, которые требуют крупноформатной перевозки груза, в восточном направлении. Провозные мощности БАМа и Транссибирской магистрали не обеспечивают всех потребностей предприятий. «Это приводит к тому, что простаивает построенный в Ванино порт, это приводит к тому, что «Колмар» в Якутии отгружает уголь значительно в меньшем количестве, чем он мог бы это сделать, обеспечивая нормальную рентабельность проекта», – сказал полпред.

Президент России Владимир Путин в конце июня поручил правительству РФ проработать предложения по широкому использованию инструментов долгосрочного финансирования развития инфраструктуры. В частности, речь шла о поддержке планов компании РЖД по инфраструктурному развитию.

<https://tass.ru/ekonomika/10218071>

ПРАЙМ; 2020.12.10; КОМПАНИИ ЯКУТИИ УВЕЛИЧАТ ЭКСПОРТ УГЛЯ, ЕСЛИ РЕШАТСЯ ВОПРОСЫ С ВЫВОЗОМ – НИКОЛАЕВ

Компании Якутии увеличат экспорт угля, если решатся вопросы с вывозом, сообщил РИА Новости глава республики Айсен Николаев по итогам заседания совета при полпреде президента в ДФО Юрии Трутневе.

Ранее Трутнев сообщил, что добывающие компании на Дальнем Востоке начинают испытывать сложности с вывозом продукции и терпят убытки. Позже он заявил, что обсудил с РЖД, Минтрансом и Минэнерго ситуацию с вывозом железной дорогой продукции добывающих предприятий Дальнего Востока, стороны сформулировали «неплохое предложение».

По словам Трутнева, сегодня провозные мощности БАМа и Транссиба не обеспечивают вывоз грузов, это приводит к тому, что простаивает построенный в Ванино порт, а «Колмар» в Якутии отгружает уголь значительно в меньшем количестве, чем мог бы.

Как отметил глава Якутии, с решением вопроса пропускной способности якутские компании увеличат объем экспортных поставок угля.

«Республика Саха (Якутия) начинает выходить на очень хорошие масштабы – новые угольные проекты компаний «Колмар», «Эльгауголь». И реально с сегодняшних 10 миллионов тонн поставок угля мы можем уже выходить на объемы в 20, а потом и в 30, 50 миллионов тонн продукции на экспорт к 2024-2025 годам. Конечно же, это потребует серьезной модернизации БАМа и Транссиба, потому что мы видим, что в 2020 году есть определенные проблемы с вывозом продукции... Налоговые поступления от нихкратно вырастут и будут сопоставимы с поступлениями от золотодобывающей промышленности, а в будущем, может, и нефтегазодобывающей и алмазной промышленности», – отметил Николаев.

Ранее сообщалось, что Якутия увеличит экспорт угля в страны АТР за счет наращивания добычи до 50 миллионов тонн в год в течение 5 лет. По данным минпромгеологии республики, с начала 2020 года из-за ограничений приема со стороны КНР вагоны с углем на российско-китайских пограничных станциях простаивают долгое время. В результате за 2020 год предприятиями Южной Якутии на отгрузку через сухопутные пограничные переходы подано 7,4 миллиона тонн угля, из которых отгружено лишь 1,1 миллиона тонн. Это 15% от общего объема.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; РАЗВИТИЕ МУРМАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА ДОЛЖНО УЧИТЫВАТЬ ДЕКАРБОНИЗАЦИЮ ЕВРОПЫ И ЗАГРУЗКУ СМП, СЧИТАЕТ СЕНАТОР

Развитие Мурманского транспортного узла (МТУ) и формирование пула якорных проектов МТУ должно происходить с учетом декарбонизации Европы, загрузки Северного морского пути (СМП) и других важных глобальных процессов, считает сенатор Совета Федерации от Мурманской области, заместитель комитета СФ по экономической политике Константин Долгов.

По словам Долгова, в настоящее время объем финансирования МТУ составляет «почти 50 млрд» рублей. Его развитие ускорилось за счет территории опережающего развития «Столица Арктики» в Мурманской области, учрежденной правительством РФ в мае 2020 года.

«Давайте говорить откровенно, что уголь – важная составляющая экономики, в том числе северной, арктической экономики и, в частности, загрузки СМП. Но мы прекрасно понимаем, что потребление угля падает. В западном направлении это совершенно очевидно, в восточном, может быть, есть рост за счет Индии и Китая, но на Восток везти дорого. Поэтому сейчас активная работа ведется над тем, чтобы обеспечивать дополнительные категории загрузки Мурманского транспортного узла и СМП», – сказал Долгов в ходе сессии «Северный морской путь: развитие судоходства и создание комплексной инфраструктуры» на X международном форуме «Арктика: настоящее и будущее».

В настоящее время в пул якорных проектов МТУ входит несколько проектов с различной специализацией и номенклатурой грузов, сказал Долгов. Это угольный порт «Лавна», терминал по перевалке минеральных удобрений «Тулома» (стоимость 12,5 млрд рублей, мощность 6 млн тонн, запуск к 2023 году), рефрижераторный морской терминал «Ударник» (стоимость 3,5 млрд рублей, мощность более 1 млн тонн в год, запуск в 2026 году). В перспективе в МТУ могут войти терминал по перевалке нефтеналивных грузов мощностью 35 млн тонн в год, контейнерный порт-хаб и база берегового обеспечения шельфовых проектов.

При этом сроки запуска порта «Лавна» стоимостью 34 млрд рублей переносятся, добавил Долгов (в марте 2020 года губернатор Мурманской области Андрей Чибис анонсировал выход порта на проектную мощность в первом квартале 2022 года – ИФ). Грузооборот порта на первом этапе должен составить 9 млн тонн в год, на втором – 18 млн тонн в год.

«Планировалось к 2022 году завершить второй этап строительства, сейчас, как мы понимаем, несколько сдвигаются сроки», – сказал Долгов, не уточняя новые сроки, но добавив, что к проекту привлечены «Государственная транспортно-логическая компания», «РЖД – Инфраструктурные проекты», «Бизнес глобус» и другие.

Мурманский транспортный узел – крупнейший у северных берегов РФ, а Мурманский порт – самый северный из незамерзающих российских портов. В проект комплексного развития МТУ входит создание транспортной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива, в том числе строительство угольного и нефтяного терминалов, развитие железнодорожной инфраструктуры, включая строительство ветки Выходной-Лавна, а также реконструкция угольного и строительство контейнерного терминалов на восточном

берегу Кольского залива. Проект развития МТУ реализуется в рамках государственно-частного партнерства.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; РОСАТОМ К АПРЕЛЮ 2022 Г ХОЧЕТ РАЗРАБОТАТЬ КОНЦЕПЦИЮ ЦИФРОВОЙ ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ СУДОХОДСТВА ПО СЕВМОРПУТИ

ГК «Росатом» совместно с ведомствами и грузовладельцами разрабатывает единую платформу цифровых сервисов, представляемых в акватории Северного морского пути, сообщил заместитель директора дирекции Севморпути «Росатома» Максим Кулинко.

«Мы работаем сейчас над концепцией, она (работа – ИФ) должна завершиться к апрелю будущего года, после этого мы проведем некое итоговое обсуждение со всеми, и будет принято решение о создании именно уже самой системы», – сказал он на международном форуме «Арктика: настоящее и будущее».

В качестве примера Кулинко привел мобильное приложение, которое могло бы позволить капитану на мостике «слоями видеть всю обстановку, начиная от ледовой ситуации, заканчивая расстановкой аварийно-спасательного флота, заходить в различные информационные системы коллег – как федеральных органов, так и ключевых игроков».

«Мы активно работаем и над неким ледовым роутингом, попыткой создания такой математической модели на основе в том числе искусственного интеллекта прокладывания во льдах маршрута», – пояснил он.

Цифровая платформа будет содержать информацию по управлению мореплаванием на Севморпути, данные по навигационно-гидрографическому и гидрометеорологическому обеспечению СПМ, говорится в презентации Кулинко.

С помощью платформы можно будет проводить мониторинг экологической обстановки, составлять подробные прогнозы погоды на конкретных участках акватории СМП. На основе собранных данных планируется разрабатывать оптимальные маршруты для судов в зависимости от навигационной и гидрометеорологической информации и ледовых условий на Северном морском пути.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ЗАКОНОПРОЕКТ О ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ШЕЛЬФА ВНЕСЕН В ПРАВИТЕЛЬСТВО – МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ

Законопроект о либерализации шельфа внесен в правительство, сообщил первый замглавы Минвостокразвития Александр Крутиков на форуме «Арктика: настоящее и будущее».

«Новые льготы получил и арктический шельф. Для освоения его недр установлен 15-летний льготный налоговый режим. Год назад мы говорили о необходимости интенсифицировать изучение и освоение шельфа, стимулировать конкуренцию, расширить доступ к нему частных инвесторов. Эти положения теперь стали частью арктической стратегии России. Законопроект, дающий возможность частным инвесторам работать на арктическом шельфе на прошлой неделе был внесен в правительство без концептуальных разногласий. Он поддержан всеми ключевыми ведомствами», – сказал он.

Согласно Стратегии развития Арктической зоны РФ до 2035 года, новая модель освоения шельфа с допуском частных инвесторов будет внедрена до 2024 года.

Минвостокразвития по поручению вице-премьера Юрия Трутнева, курирующего Дальний Восток и Арктику, весь 2020 год занималось разработкой и согласованием законопроекта о либерализации шельфа. Документ предусматривает право частных инвесторов на получение неограниченного числа участков недр на шельфе при условии предоставления финансовой гарантии. Законопроект призван создать условия для стимулирования иностранных и отечественных частных инвесторов к работе на шельфе РФ. Условия законопроекта о либерализации шельфа не распространяются на уже распределенные между недропользователями участки. В настоящее время, согласно

закону «О недрах», на шельфе РФ могут работать только «Газпром» (МОЕХ: GAZP), «Роснефть» и их «дочки».

«Созданная система преференций позволила в условиях кризиса не пересматривать и ранее принятые решения по развитию Северного морского пути. Цель остается неизменной – 80 млн тонн в 2024 году, она достижима и является первым шагом на пути становления Севморпути в качестве глобального, конкурентоспособного транспортного коридора. Это также одна из целей, закрепленных в Стратегии», – сказал Крутиков, выступая на форуме.

Ранее ведомства и компании запланировали грузооборот по Севморпути в 80 млн тонн в 2024 году, основную часть которого должны обеспечить проекты «НОВАТЭКа» (МОЕХ: NVTK) и «Роснефти» (МОЕХ: ROSN).

Крутиков также подчеркнул, что ужесточение экологических требований в Арктике, произошедшее в этом году одновременно с утверждением преференций для новых проектов в этом регионе, вполне оправдано: «Оно может и должно донастраиваться, но не пересматриваться кардинально».

«Новым главой Минприроды Александром Козловым уже объявлено начало работы над новой программой генеральной уборки в Арктике. С участием ведущих российских ученых завершается подготовка проекта государственной системы мониторинга и прогнозирования последствий деградации многолетней мерзлоты. Вместе с Минприроды и Росгидрометом мы договорились подготовить в следующем году проект закона, который закрепит систему ответственности за ее функционирование. **Комплексный план адаптации Арктики к изменениям климата и представим его также в следующем году**», – добавил чиновник.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ЗАКЛАДКА ЛЕДОКОЛА «ЧУКОТКА» ПЛАНИРУЕТСЯ В КОНЦЕ 2020 ГОДА – МИНПРОМТОРГ

Закладка атомного ледокола проекта 22220 «Чукотка» запланирована на декабрь 2020 года, сообщил замглавы Минпромторга РФ Алексей Беспрозванных.

«Головной универсальный атомный ледокол проекта «Арктика», он 16 ноября уже впервые отправился в рейс и будет работать в акватории Северного морского пути до середины декабря. Остальные четыре ледокола проекта находятся в разной степени готовности и будут введены в эксплуатацию до 2026 года. Закладка «Чукотки» запланирована на декабрь 2020 года,» – сказал он на международном форуме «Арктика: настоящее и будущее».

Пятый универсальный атомный ледокол проекта 22220 «Чукотка» может быть заложен уже в ближайшее время, сообщил в октябре генеральный директор госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев.

Ледоколы проекта 22220 предназначены для проводки судов в Арктике, на участках Енисея и Обской губы, для буксировки судов и других плавучих сооружений во льдах и на чистой воде и решения других задач. Длина ледокола составляет 173,3 м, ширина – 34 м, мощность – 60 МВт, ледопробитность – 2,8 м.

В материалах к выступлению на форуме спецпредставителя госкорпорации «Росатом» по вопросам развития Арктики Владимира Панова были приведены сроки ввода строящихся в настоящее время атомных ледоколов: «Сибирь» – 2021 год, «Урал» – 2022 год, «Якутия» – 2023 год, «Чукотка» – 2026 год, «Лидер» – 2027 год. «На сегодняшний день это пять действующих ледоколов, также как и переданные в эксплуатацию самые современные ледоколы – это «Арктика», и еще пять ледоколов: четыре ледокола, которые продолжают 22220, и, конечно, самый главный ледокол, самый мощный в мире, это ледокол «Лидер». Поэтому в уже среднесрочной перспективе у нас будет самая мощная, самая современная ледокольная группировка», – заявил на форуме Панов.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; СТРОИТЕЛЬСТВО СЕРИЙНЫХ ЛЕДОКОЛОВ «ЛИДЕР» НАЧНЕТСЯ В 2023 И 2025 ГГ., ГОЛОВНОЙ ОБРАЗЕЦ ЗАПУСТЯТ В 2027 Г. – МИНПРОМТОРГ

Строительства второго и третьего атомных ледоколов «Лидер» планируется начать в 2023 году и 2025 году, сообщил заместитель главы Минпромторга РФ Алексей Беспрозванных. «Строительство 1-го и 2-го серийных атомных ледоколов «Лидер» планируется начать в 2023 г. и в 2025 г. со сроками ввода в эксплуатацию в 2030 г. и 2032 г. соответственно. Это обеспечит гарантированную круглогодичную проводку крупнотоннажных судов с коммерческими скоростями в акватории СМП с учетом прогнозируемого роста объема грузоперевозок в зимне-весенний период, безусловно, в восточном секторе Арктики и выбывания действующих ледоколов после 2030 года», – сказал **замминистра** на международном форуме «Арктика: настоящее и будущее».

Он также отметил, что министерство запланировало начало эксплуатации головного атомного ледокола «Лидер» на конец 2027 года. «Несомненно, важнейшим событием 2020 г. для отрасли стало заключение контракта между судостроительной компанией «Звезда» и «Атомфлотом» на постройку самого мощного в мире атомного ледокола проекта «Лидер». Ввод в эксплуатацию судна планируется на декабрь 2027 года», – сказал Беспрозванных.

Как сообщалось, госкорпорация «Росатом» прогнозирует начало эксплуатации второго и третьего ледоколов «Лидер» после 2030 г. Согласно планам дирекции Северного морского пути, в ледокольную группировку войдут три ледокола «Лидер»: «Россия» в 2028 г. и еще два перспективных в 2031 и 2035 гг.

В июле 2020 г. на верфи «Звезда» состоялась первая резка металла для строительства сверхмощного атомного ледокола проекта «Лидер», что означает символический старт начала работ. Головному судну присвоено название «Россия».

Мощность ледокола составит 120 МВт, что позволит преодолевать льды толщиной более 4 метров и обеспечить круглогодичные проводки в восточном районе Арктики.

Контракт на строительство головного ледокола проекта «Лидер» «Атомфлот» и «Звезда» подписали 23 апреля.

Всего планируется построить три атомохода проекта «Лидер».

ТАСС; 2020.12.10; В ИНГУШЕТИИ К НАЧАЛУ 2021 ГОДА ВСЕ ДАННЫЕ О ДОРОГАХ БУДУТ ПЕРЕВЕДЕНЫ В ЦИФРОВОЙ ФОРМАТ

Власти Ингушетии к началу 2021 года планируют перевести в цифровой формат все данные о дорогах региона. Об этом сообщила **пресс-служба** главы республики.

«В нормативное состояние приведены участки автомобильных дорог общей протяженностью 18,3 км с учетом выделенных дополнительных средств на реализацию мероприятий 2021 года. Также в регионе проводится работа по внесению дорожного хозяйства региона в систему контроля дорожного фонда. К началу 2021 года все данные о дорогах Ингушетии будут переведены в цифровой формат», – говорится в сообщении.

Как сообщалось ранее, власти Ингушетии планируют до конца текущего года привести в нормативное состояние 4,7 км дорог за счет 106,9 млн рублей дополнительных средств, выделенных в рамках **нацпроекта**. Всего в регионе в 2020 году проводятся работы по реконструкции и ремонту на 19 объектах дорожного хозяйства, общей протяженностью 74,95 км.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10223135>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.10; В ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ВЫПОЛНИЛИ ПЛАН РЕМОНТА ДОРОГ НА 2020 ГОД

Власти Липецкой области отремонтировали дорогу «Кривец – Преображеновка», завершив тем самым выполнение годового плана по ремонту региональных трасс в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил глава региона Игорь Артамонов.

Четырехкилометровый участок автодороги, расположенный в Добровском районе, стал последним объектом плана ремонта областных дорог на 2020 год в рамках **нацпроекта**. Ремонт был внеочередным: деньги на него появились благодаря дополнительному траншу, который область получила в сентябре.

Стоимость контракта составила 30,5 миллиона рублей.

По словам Артамонова, в общей сложности в этом году благодаря **нацпроекту** в области приведены в порядок 296 километров автодорог. На ремонт дорог в 2020 году потрачена более 2 миллиардов рублей.

«Для сравнения: в 2019 году в рамках этого **нацпроекта** мы отремонтировали примерно 200 километров региональных дорог, а в следующем году планируем увеличить эту цифру более чем в два раза», – сказал Артамонов.

В 2021 год планируется отремонтировать более 429 километров региональных автотрасс. На это уже отведены 3,8 миллиарда рублей.

<https://ria.ru/20201210/remont-1588582752.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.10; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ СОХРАНИТ ОБЪЕМ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Нижегородская область планирует сохранить объем дорожного строительства и ремонта в рамках **нацпроекта** в 2021 году, заявил глава региона Глеб Никитин.

Заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства** Игорь Костюченко в четверг на заседании штаба правительственной комиссии по региональному развитию в РФ, которое провел зампред правительства России **Марат Хуснуллин**, доложил о реализации **нацпроектов** в сфере дорожного строительства. В числе лидеров по реализации **нацпроектов «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»** он отметил Нижегородскую область, где в этом году удалось досрочно завершить строительство развязки «Неклюдово-Золотово».

«Благодарим **Минтранс России** за поддержку и выделение дополнительно 1 миллиарда рублей на возведение развязки. Благодаря этому мы сократили срок строительства практически на год. Появление развязки позволит повысить инвестиционную привлекательность севера области и увеличить турпоток в этом направлении», – цитирует **пресс-служба** правительства региона слова Никитина.

Губернатор Нижегородской области отметил, что регион в 2020 году занимает второе место после Московской области среди регионов РФ по объемам дорожного ремонта по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«В этом году только в рамках **нацпроекта** мы отремонтировали 195 участков дорог общей протяженностью 881,1 километра. На данный момент все работы выполнены, завершается их оплата. В 2021 году рассчитываем не снижать объемы и темпы работ по дорожному строительству. В частности, перед подрядчиком поставлена задача ускорить строительство транспортной развязки в деревне Ольгино и сдать объект досрочно», – добавил Никитин.

<https://ria.ru/20201210/dorogi-1588600955.html>

ТАСС; 2020.12.10; БОЛЕЕ 300 КМ ДОРОГ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2021 ГОДУ

Протяженность дорог, которые планируется отремонтировать в Самарской области в 2021 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»**, составляет 308 км, сообщается в ответе заместителя регионального **министра транспорта** и автомобильных дорог, руководителя департамента планирования и развития дорожного хозяйства Сергея Неретина на запрос ТАСС. На эти цели предполагается направить более 11,9 млрд рублей. «Основные цели на 2021 год, которых мы должны достичь в рамках реализации программы «Дорожная сеть» [входит в **нацпроект «Безопасные и качественные автодороги»**] – это довести уровень нормативного состояния региональной сети автодорог до показателя 36,5%. Также предполагается довести нормативное состояние дорожной сети Самарско-Тольяттинской агломерации до 69,7%», – говорится в ответе Неретина.

Из 308 км дорог, которые планируется отремонтировать, 230 км – это дороги регионального значения, более 55,6 км – это 31 улица в Самаре, на восстановление которых в бюджете предусмотрены субсидии на сумму более 1 млрд рублей. Еще более 21,7 км – это 15 улиц в Тольятти, на ремонт которых планируется направить 700 млн рублей.

Кроме ремонта и строительства дорог в Самарской области, продолжится строительство второго этапа мостового перехода через реку Самара, а также реконструкция моста через реку Сок и автодороги Тольятти-Ягодное. Кроме того, в следующем году начнется строительство двухуровневой транспортной развязки на пересечении улиц Ново-Садовой и Советской Армии в Самаре.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10217279>

ТАСС; 2020.12.10; ОКОЛО 15 ПЛАТФОРМ МЦД ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ В 2021 ГОДУ

Порядка 15 станций Московских центральных диаметров (МЦД) планируется ввести в эксплуатацию в следующем году. Об этом сообщил журналистам в четверг в рамках Московского урбанфорума **заместитель мэра столицы Андрей Бочкарев**.

«Московские центральные диаметры – это один из больших подпроектов создания городской инфраструктуры, это включение в работу и превращение железнодорожных путей, которые использовались для пригородного сообщения, в диаметральные направления, интеграция транспорта с режимом городского транспорта, с работой наземного транспорта, с метро. Для того, чтобы уровень комфорта, уровень удобства был приближен к системе метрополитена. Путем последовательного запуска МЦД мы эту задачу решаем, в этом году мы уже сдали 14 объектов, в следующем году еще около 15 [объектов] будет сдано, сейчас ведутся работы», – сказал Бочкарев.

Он уточнил, что большой объем строительных работ реализуется в районе площади трех вокзалов. «Это важный участок Каланчевская – Курская – Гончарово, необходимый для запуска МЦД-4 и МЦД-3», – подчеркнул заммэра.

Как уточнили в **пресс-службе** столичного стройкомплекса, в 2020 году было построено пять новых станций МЦД, реконструировано восемь существующих станций, а также завершена интеграция платформы НАТИ и «Лихоборы» Московского центрального кольца. В ближайшее время планируется завершить реконструкцию станции Подольск на МЦД-2. В следующем году планируется завершить строительство 5 новых станций и реконструкцию 9 станций МЦД.

«Мы продолжим работы. Это, безусловно, сложный проект, потому что необходимо возводить объекты в центре города, переносить инженерные коммуникации, строить мощные развязки и фермы и т. д. Работа будет продолжаться, ведется она под

руководством непосредственно мэром Москвы. Напряженнейшая работа, но мы идем темпами, гораздо более быстрыми, чем где бы то ни было», – сказал Бочкарев.

Заммэра пояснил, что реализация крупнейшего инфраструктурного проекта МЖД ведется по поручению мэра Москвы Сергея Собянина совместно с Российскими железными дорогами (РЖД), Московской областью и **Министерством транспорта**.

<https://tass.ru/moskva/10223881>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20201210/mtsd-1588629141.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.12.10; ТРАДИЦИИ И УСПЕХ; ОМГУПС: 120 ЛЕТ НА СЛУЖБЕ ОТРАСЛИ

Омский государственный университет путей сообщения (ОмГУПС) – одно из старейших высших учебных заведений России. Его появление напрямую связано со строительством Транссибирской магистрали, создавшей потребность в квалифицированных специалистах железнодорожного транспорта. История университета берет свое начало с утверждения 12 июня 1900 года государем императором положения о Томском технологическом институте императора Николая II (ТТИ).

Именно в этом вузе, на механическом отделении, началась подготовка инженеров–специалистов по железнодорожному делу (устройству и ремонту паровозов и подвижного состава). Торжественное открытие института состоялось 6 декабря 1900 года.

В соответствии с приказом по Высшему совету народного хозяйства СССР от 18 мая 1930 года № 1381 и постановлением Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров Союза ССР от 23 июля 1930 года № 237 в результате реорганизации ТТИ на базе его железнодорожных специальностей образуется Сибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (СИИТ) – правопреемник ТТИ. В 1932 году СИИТ реорганизуется в самостоятельные специализированные вузы, среди которых – Томский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта (ТЭМИИТ). В 1961 году ТЭМИИТ переводится в город Омск с изменением названия на Омский институт инженеров железнодорожного транспорта (ОМИИТ) в соответствии с приказом Министерства путей сообщения СССР от 28.06.1961 № 842 и приказом министра высшего и среднего специального образования СССР от 23.10.1961 № 294).

В 1994 году институт переименован в Омскую государственную академию путей сообщения (ОмГАПС), а в 1997 году в соответствии с решением Министерства образования Российской Федерации аккредитационный статус ОмГАПС изменен на «университет». Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Омский государственный университет путей сообщения» Министерства путей сообщения Российской Федерации стало правопреемником государственного высшего учебного заведения – Омской государственной академии путей сообщения, статус и наименование которого изменены в соответствии с приказом Министерства общего и профессионального образования Российской Федерации от 22.07.1997 № 1630 и указанием МПС России от 21.11.1997 № 278у.

Эти исторические события неразрывно связаны между собой и характеризуют непрерывность процесса подготовки инженеров–железнодорожников в Сибири. Таким образом, Омский государственный университет путей сообщения является правопреемником ТТИ, что установлено юридически и определено указанием Министерства путей сообщения от 03.11.2000

№ П–2685у. В 2020 году университету исполняется 120 лет.

В настоящее время университет по праву считается одним из лучших в Омске среди технических вузов по материальной базе, кадровому потенциалу, научным исследованиям, использованию информационных технологий. ОмГУПС является базовым

вузом по подготовке специалистов для железных дорог Урало–Сибирского региона, играет важную роль в выполнении отраслевых научно–технических программ, в выпуске наукоемкой продукции для нужд железнодорожного транспорта. Благодаря финансовой поддержке МПС РФ, Западно-Сибирской железной дороги, **Федерального агентства железнодорожного транспорта**, ОАО «РЖД» создана современная материальная база: учебно–научные комплексы, компьютерные классы, уникальные учебные установки в лабораториях, учебный полигон действующей железнодорожной техники, базовые кафедры на железнодорожных и промышленных предприятиях, 8 учебных корпусов, 8 общежитий, спортивный комплекс, комбинат питания, студенческий учебный центр.

В состав университетского комплекса входят филиал в городе Тайга (Тайгинский институт железнодорожного транспорта), структурные подразделения среднего профессионального образования – Омский техникум железнодорожного транспорта и Омское медицинское училище железнодорожного транспорта, шесть институтов, один факультет и 26 кафедр. В целом в университетском комплексе обучаются более 10 тыс. студентов, в том числе около 8 тыс. в головном вузе. В ОмГУПСе и его филиале работают более 400 преподавателей, более 80% которых (работающих по программам высшего образования) имеют ученые степени и звания.

Ежегодно по направлениям от предприятий ОАО «РЖД» в ОмГУПС поступают около 200 первокурсников, а транспортная отрасль получает более 500 молодых специалистов.

Важная особенность обучения – использование современного технического и кадрового ресурса железнодорожных предприятий. В учебном процессе особую роль играет созданная на базе Омского территориального управления магистрали и Новокузнецкого узла сеть из 11 базовых кафедр. Ежегодно на базовых кафедрах проводятся практические занятия с участием преподавателей–производственников.

Сегодня ОмГУПС – учебно–научно–производственный комплекс с современной научной базой и опытно–экспериментальным производством, где решаются фундаментальные и конкретные практические задачи развития технического прогресса и экономики в сфере промышленности, транспорта в отрасли и в Омском регионе. Повышение эффективности научно–технической деятельности предполагает инновационное развитие ОмГУПСа как научно–производственного центра на основе проведения научных исследований полного цикла «исследование – разработка – изготовление – внедрение» по созданию наукоемкой продукции, конкурентоспособной в реальном секторе экономики, обеспечивающей повышение качества учебного процесса и приумножение интеллектуальной собственности; дальнейшее развитие инновационной инфраструктуры с целью обеспечения становления ОмГУПСа в качестве опорного вуза отраслевой и региональной экономической системы.

Университет обладает одной из лучших в Омске вузовских библиотек, которая является методическим центром вуза. Ее фонд включает учебные, научные, справочные, научно–популярные, периодические и информационные издания по профилю университета, труды отечественных и зарубежных авторов по экономике, истории, философии, культурологии, уникальные энциклопедии (более 1 млн экз.). В библиотеке можно найти все сборники научных трудов, которые выпущены в СИИТе – ОмГУПСе за все годы существования вуза, труды

отечественных ученых, чьи имена неразрывно связаны с историей развития железнодорожного транспорта.

В университете по решению ученого совета от 30 апреля 2010 года в соответствии с уставом ОмГУПС в год его 110–летия создана Ассоциация выпускников университета, которая сегодня объединяет более 10 000 единомышленников.

В области образования ОмГУПС сотрудничает с университетами Австрии, Болгарии, Великобритании, Германии, Италии, Казахстана, Киргизии, Китая, Кореи, Польши, Португалии, Словакии, Словении, Узбекистана, Украины, Франции, Чехии, Швеции,

США. Сотрудничество предусматривает академическую мобильность студентов, аспирантов и преподавателей в рамках проектов TEMPUS, «Эразмус Мундус», «Георгиус Агрикола», обмена студенческими группами и учебно–ознакомительную практику, студенческие научные конференции в России и за рубежом, разработку совместных программ подготовки бакалавров и магистров, подготовку учебников и учебных пособий, совместные публикации и доклады на конференциях.

ОмГУПС является членом Международной ассоциации транспортных университетов стран Азиатско–Тихоокеанского региона и Ассоциации делового сотрудничества международных отделов высших учебных заведений стран Центральной и Восточной Европы (АМО).

Волонтерский центр, созданный в ОмГУПСе в 2011 году, обеспечил подготовку более 300 добровольцев, которые приняли участие в проведении Олимпийских игр в 2014 году в Сочи и чемпионата мира по футболу.

Идеология развития университета и его миссия состоят в сохранении и развитии вековых традиций и базовых ценностей отечественного образования и науки. Омский государственный университет путей сообщения видит свое предназначение в том, чтобы стать транспортным университетом, занимающим лидирующие позиции в образовательной и научной транспортной сфере, для кадрового и научного обеспечения Транссибирского комплекса – важнейшей составной части развития экономики государства.

Сергей Овчаренко,

ректор ОмГУПС,

Ильхам Галиев,

президент ОмГУПС

<https://transportrussia.ru/item/5947-traditsii-i-uspekh.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.11; МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ ВПИШУТ В РЕЕСТР

Водители автомобилей и автобусов, занятые на международных перевозках, должны иметь свидетельства профессиональной компетентности, обязательную автостраховку. Всех перевозчиков включают в реестр, который будет вести **Ространснадзор**. Уточненные требования к международным автоперевозчикам закреплены законом, который публикует «Российская газета». Он также вводит механизмы ответственности зарубежных перевозчиков за нарушения российских правил. Закон вступил в силу с момента его опубликования, отдельные положения начнут действовать с 1 января 2021 года и позже.

Как пояснили «РГ» в **Ространснадзоре**, контролировать соблюдение требований о наличии у российских перевозчиков допуска к международной автоперевозке будут с помощью программных комплексов. Заниматься международной перевозкой как пассажиров, так и грузов транспортные компании и предприниматели смогут только после внесения сведений о них в реестр. Первый раз допуск к международным перевозкам будет выдаваться на год, а затем – на пять лет.

По закону, перевозчики должны иметь «надлежащее финансовое положение», то есть, как говорят участники рынка, фирмы, у которых есть только стол, шариковая ручка и листок бумаги, отправить арендованный автомобиль за границу не смогут.

Определенные условия допуска к международным перевозкам действовали и раньше, сейчас они выведены на уровень закона, пояснили «РГ» в Ассоциации международных автоперевозчиков (АСМАП). Значимым изменением представители отрасли считают введение механизмов ответственности иностранных компаний за нарушения, допущенные на территории России. Российские компании исправно штрафуют за границей, а иностранные в России от ответственности часто уходили. «Они выезжали за пределы

России, не уплатив штрафы. Теперь предусмотрено, что перевозчик, имеющий неоплаченные штрафы, при въезде на территорию России должен либо оплатить штрафы в течение трех часов, либо покинуть территорию России», – отмечают в ассоциации. Это касается штрафов как за нарушения в сфере транспортной безопасности, так и Правил дорожного движения. Закон предусматривает создание информационной системы для обмена данными между федеральными органами исполнительной власти. К ней, в частности, подключатся ФТС, МВД, **Ространснадзор**. Систему еще нужно создать, потому что нормы об ответственности зарубежных перевозчиков вступят в силу через 180 дней.

<https://rg.ru/2020/12/10/mezhdunarodnyh-avtoperevozchikov-vpishut-v-reestr.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В I ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О СПЕЦРЕЖИМЕ ГОСЗАКУПОК РАБОТ ПО СОДЕРЖАНИЮ ДОРОГ В КРЫМУ

Госдума РФ приняла в I чтении поправки к закону «О контрактной системе» (44-ФЗ) о распространении спецрежима проведения госзакупок в Крыму на закупки работ по содержанию автомобильных дорог, находящихся в государственной собственности республики Крым.

«В республике Крым в процессе проведения закупок работ по содержанию дорог цена контракта по результатам торгов зачастую опускается на уровень, не сопоставимый с предметом закупки, что приводит к невыполнению исполнителем условий контракта либо выполнению его с нарушением качества и сроков сдачи объекта в эксплуатацию, – говорится в пояснительной записке к законопроекту. – Решение данной проблемы возможно путем определения на законодательном уровне единственного подрядчика для выполнения работ по содержанию автомобильных дорог регионального, межмуниципального или местного значения, находящихся в государственной собственности республики Крым или муниципальной собственности муниципальных образований республики Крым».

Сам законопроект предусматривает включение в перечень видов госзакупок, на которые распространяется спецрежим, работ по содержанию автомобильных дорог.

Поправки к 44-ФЗ, устанавливающие спецрежим госзакупок в Крыму и Севастополе, были приняты Госдумой в апреле текущего года. Эта норма предусматривает, что госзаказчики Крыма и Севастополя смогут до конца 2022 года проводить закупки либо в соответствии с 44-ФЗ, либо способами, согласованными с уполномоченным федеральным органом исполнительной власти и утвержденными, соответственно, властями Крыма и Севастополя.

Это положение распространяется не на все госзакупки, а на ряд направлений. В их числе закупки работ по инженерным изысканиям, архитектурно-строительному проектированию, строительству, реконструкции, капитальному и текущему ремонту, сносу объектов капитального строительства, работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов РФ, работ по благоустройству территорий.

Кроме того, оговаривается, что расчеты по контрактам, заключенным по результатам «крымских» закупок, подлежат казначейскому сопровождению.

Применять 44-ФЗ в Крыму начали с 1 января 2017 года. До этого в регионе, который вошел в состав РФ в марте 2014 года, действовал особый порядок проведения закупок и торгов.

В начале текущего года глава Крыма Сергей Аксенов обращал внимание на несовершенство 44-ФЗ и предлагал использовать спецрежим госзакупок на территории республики.

РИА НОВОСТИ; 2020.12.10; САМАРСКИЙ МИНИСТР ОЦЕНИЛ ПЕРЕВОД АВТОДОРОГ В ФЕДЕРАЛЬНОЕ ПОДЧИНЕНИЕ

Перевод трассы Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград в федеральное подчинение позволит направить дополнительные средства на развитие региональной сети дорог, считает **министр транспорта** и автомобильных дорог Самарской области Иван Пивкин.

В четверг **пресс-служба** кабмина РФ сообщила, что правительство РФ включило еще две автотрассы в перечень автомобильных дорог федерального значения, соответствующее постановление подписал **премьер-министр Михаил Мишустин**. Трасса Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград имеет протяженность 696,9 километра и проходит по территории Самарской, Саратовской и Волгоградской областей, ей будет присвоено наименование Р-229.

«Для регионов обслуживание автодорог за счет федеральных средств означает существенное высвобождение денежных средств регионального бюджета. Размер высвобожденных денежных средств, запланированных на приведение в нормативное состояние автодорог по **нацпроекту**, составит более 10 миллиардов рублей. Это позволит направить освободившиеся средства на дальнейшее развитие опорной сети региональных дорог», – цитирует Пивкина **пресс-служба** правительства региона.

Как отметил министр, ранее в июле этого года в федеральную собственность была также передана трасса Ульяновск – Димитровград – Самара, протяженность регионального участка которой составляет 73,67 километра. По словам Пивкина, участок трассы Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград протяженностью 85,71 километра, который проходит по территории Самарской области, был включен в перечень передаваемых автодорог благодаря инициативе губернатора Самарской области Дмитрия Азарова. Министр добавил, что во многом положительное решение о передаче дорог было принято благодаря содействию председателя Госдумы Вячеслава Володина. Активно ситуация стала развиваться после совещания заместителя председателя правительства Марата Хуснуллина с главами субъектов на «Транспортной неделе» в Москве.

<https://ria.ru/20201210/doroga-1588640305.html>

ТАСС; 2020.12.10; ПУТИН ОТМЕТИЛ РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ФИНЛЯДИЕЙ В ОТНОШЕНИЯХ СТРАН

Президент России Владимир Путин поздравил участников российско-финляндского телемоста со 150-летием со дня начала железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки и 10-летием запуска скоростного поезда «Аллегро». Телеграмма опубликована в четверг на сайте Кремля.

«Магистраль, проложенная полтора века назад, стала неотъемлемой частью масштабной железнодорожной сети, впоследствии связавшей Европу и Азию. И сегодня она продолжает выполнять важную роль в отношениях между нашими странами, а ее эффективной, качественной и безопасной работе мы уделяем большое внимание», – подчеркнул президент.

Глава государства также отметил важность запуска экспресса «Аллегро». «Реализация этого высокотехнологичного проекта послужила ярким примером продуктивной кооперации между Россией и Финляндией, Европейским союзом в целом. Скоростной поезд по-настоящему востребован и популярен – за минувшее десятилетие им воспользовались почти четыре миллиона пассажиров», – добавил президент.

Путин также выразил уверенность, что при стабилизации эпидемиологической обстановки движение будет восстановлено в полном объеме.

Движение поездов между Санкт-Петербургом и Хельсинки было торжественно открыто в 1870 году при личном присутствии императора Александра II.

«Аллегро» – скоростной поезд, курсирующий между Санкт-Петербургом и Хельсинки. В 2010 году первый поезд «Аллегро» проехал по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург.

Время в пути составило 3 часа 27 минут, что позволило сделать поездки между городами значительно короче. Ранее путь на поезде занимал порядка шести часов.

<https://tass.ru/ekonomika/10219777>

ПРАЙМ; 2020.12.10; ГЛАВА РЖД И МИНИСТР ФИНАНСОВ ФИНЛЯНДИИ ОТМЕТЯТ 10 ЛЕТ СКОРОСТНОГО ПОЕЗДА «АЛЛЕГРО»

Юбилейные десять лет с момента старта скоростного железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Финляндией отметят в четверг онлайн-церемонией с участием министра финансов Финляндии Матти Ванханена, главы финского концерна VR Рольфа Янссона, главы **РЖД Олега Белозерова** и его заместителя Дмитрия Пегова, сообщили финская компания и Российский центр науки и культуры в Финляндии.

Как уточнили в культурном центре, в церемонии также примет участие специальный представитель **президента РФ** по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов, глава Федерального агентства Россотрудничество Евгений Примаков, губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов, депутат финского парламента Мика Ниико.

«Церемония посвящена юбилею железнодорожного сообщения – 150 лет между Россией и Финляндией и десятилетию «Аллегро», а также открытию соответствующих выставок в Санкт-Петербурге и Финляндии», – говорится в сообщении VR.

VR эксплуатирует поезда Allegro в сотрудничестве с **РЖД** через совместное предприятие Karelian Trains. Обычно каждый день осуществляется четыре поездки на поезде туда и обратно. Из-за нынешней эпидемической ситуации «Аллегро» пока не курсирует, и российский поезд «Толстой» между Хельсинки и Москвой также не работает с марта.

«До эпидемии коронавируса объемы поездок «Аллегро» были рекордными, а в 2019 году рост составил чуть более 15%. Обычно поездом ежегодно путешествует около полумиллиона человек. Как только трафик может возобновиться, мы верим в связь и привлекательность Санкт-Петербурга в будущем», – отметила представитель VR Виктория Хурри.

Две исторические выставки, посвященные 150-летию железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки и 10-летию поезда Аллегро, одновременно откроются в режиме телемоста в Хельсинки и Санкт-Петербурге.

Выставка «По дороге из Петербурга в Хельсинки» пройдет на территории культурного пространства Kulttuurihalli, расположенного на центральном вокзале города Хельсинки с 10 по 31 декабря 2020 года и познакомит посетителей со старинными фотографиями 35 железнодорожных станции, располагавшихся по маршруту Хельсинки – Санкт-Петербург в конце XIX – начале XX века. В рамках экспозиции посетители смогут посмотреть документальные видеоролики, рассказывающие об истории финляндско-российского железнодорожного сообщения. Движение поездов между Санкт-Петербургом и Хельсинки было торжественно открыто 11 сентября 1870 года при личном присутствии императора Александра II.

ТАСС; 2020.12.10; ПОЕЗДА В КАЛИНИНГРАД НА ПРАЗДНИКИ СМОГУТ ПЕРЕВОЗИТЬ В 1,5 РАЗА БОЛЬШЕ ПАССАЖИРОВ

Поезда в Калининград в новогодние каникулы смогут перевозить в 1,5 раза больше пассажиров, квота увеличена до 300 человек на поезд. Соответствующая договоренность достигнута с МИД Литвы. Об этом говорится в сообщении РЖД.

Увеличенная квота будет действовать с 20 декабря 2020 г. до 20 января 2021 г.

В РЖД напомнили, что остальные ограничения, связанные с неблагоприятной эпидемиологической ситуацией, сохраняются. В их числе – особый порядок оформления транзитных документов и запрет на посадку и высадку на станциях Литвы и Белоруссии (предусмотрены только технические остановки).

Ранее ограничения по количеству пассажиров, которые одновременно могут проследовать транзитом через границу Литвы в российских поездах, были установлены нотой МИД Литвы об условиях и ограничениях упрощенного транзита.

В настоящее время в сообщении с Калининградом курсируют поезда № 30/29 «Янтарь» Калининград – Москва, № 80/79 Калининград – Санкт-Петербург и № 360/359 Калининград – Адлер. На период новогодних и рождественских праздников в связи с увеличением спроса на поездки традиционно назначаются дополнительные поезда.

<https://tass.ru/ekonomika/10224487>

ТАСС; 2020.12.11; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» РАЗРАБАТЫВАЕТ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ ПЕЗДОВ НА ВОДОРОДЕ – КОМПАНИЯ

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) разрабатывает силовую установку на водородных топливных элементах для поездов. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** компании.

«В настоящий момент в ТМХ ведется разработка как самого поезда, так и силовой установки на водородных топливных элементах. К созданию силовой установки привлечены отечественные и зарубежные партнеры ТМХ. По результатам предварительных проработок определены требуемые характеристики силовой установки и системы хранения водорода на борту поезда. Закладываемые характеристики позволят осуществлять пассажирское движение и на о. Сахалин в рамках проекта и в перспективе на других полигонах эксплуатации», – сообщили ТАСС в **пресс-службе**.

В прошлом году **РЖД**, Росатом, «Трансмашхолдинг» и власти Сахалинской области подписали соглашение о сотрудничестве и взаимодействии по организации железнодорожного сообщения с применением поездов на водородных топливных элементах, их планируется испытать на Сахалине. Сообщалось, что пилотный проект может быть запущен в 2023 году. Производством поезда на водородных топливных элементах организовано «Трансмашхолдингом» и Росатомом. При этом Росатом отвечает за производство и поставку водородного топлива, организывает и эксплуатирует заправочную инфраструктуру, **РЖД** планирует стать заказчиком поездов, а ТМХ отвечает за разработку и изготовление водородного поезда.

При этом, как недавно сообщил президент «Русатом Оверсиз» Евгений Пакерманов, в процессе разработки такого поезда «есть очень много сложных технологических решений, которые мы бы рады были, если бы немецкие партнеры, немецкие компании помогли нам решить».

ПРАЙМ; 2020.12.10; РЖД И ОПЕРАТОРЫ ИЗ-ЗА COVID И СИТУАЦИИ В ЭКОНОМИКЕ ПОТЕРЯЛИ 158 МЛРД РУБ ВЫРУЧКИ – ИПЕМ

РЖД и российские железнодорожные операторы из-за ситуации в экономике и коронавируса за 11 месяцев 2020 года потеряли 158 миллиардов рублей выручки, сообщил замгендиректора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук. «Считаем потери в 2020 году от ситуации, которая связана и со снижением погрузки, и с ковидом – в данном случае я посчитал не только ситуацию с ковидом, а вообще в принципе за 11 месяцев с учетом снижения погрузки и грузооборота – потери доходов **РЖД** и операторов. Таким образом, за 11 месяцев, по нашим предварительным подсчетам, примерно 41 миллиард (рублей – ред.) потери выручки **РЖД** и примерно 117 миллиардов (рублей – ред.) потери выручки операторов», – сообщил Савчук в ходе онлайн-конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство», организованной журналом «РЖД-Партнер».

Савчук уточнил, что 90% потерь выручки операторов связано непосредственно со снижением ставки оперирования по сравнению с 2019 годом и примерно 10% – с сокращением грузовой базы, вагонорейсов и т.д. Согласно его презентации, в абсолютных цифрах это 103 миллиарда рублей и 14 миллиардов рублей соответственно.

РЖД ранее сообщали, что погрузка за январь-ноябрь 2020 года снизилась на 3% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до 1,137 миллиарда тонн.

ПРАЙМ; 2020.12.10; РЖД НА ФОНЕ ПАНДЕМИИ РАЗРЕШИЛИ ПОЖИЛЫМ ЛЮДЯМ СДАВАТЬ НЕВОЗВРАТНЫЕ БИЛЕТЫ

РЖД на фоне ситуации с коронавирусом разрешили пассажирам старше 65 лет до 31 декабря 2020 года сдать «невозвратные» билеты в случае отказа от поездки, сообщила компания.

«Холдинг «РЖД» предоставляет пассажирам старше 65 лет возможность до 31 декабря 2020 года вернуть деньги за «невозвратные» билеты. Решение принято в связи с введением в ряде регионов дополнительных ограничительных мер для граждан старше 65 лет из-за неблагоприятной эпидемиологической ситуации», – говорится в сообщении.

Таким образом, пассажиры данной возрастной группы, которые ранее приобрели билеты по невозвратному тарифу, но были вынуждены отказаться от поездок, могут сдать проездные документы.

Для отмены поездки можно обратиться в Единый информационно-сервисный центр ОАО «РЖД». Далее в течение 180 дней после дистанционной отмены поездки пассажиру старше 65 лет необходимо обратиться в билетную кассу за возвратом денежных средств.

«Обращаем внимание, что возврат денежных средств за невозвратные билеты производится только в билетных кассах АО «ФПК». Подробную информацию о порядке возврата денежных средств за неиспользованные проездные документы и о движении поездов пассажиры могут получить по круглосуточному телефону Единого информационно-сервисного центра ОАО «РЖД», – отмечает компания.

https://1prime.ru/state_regulation/20201210/832552240.html

ПРАЙМ; 2020.12.10; РЖД ЗАПУСТИЛИ ЕЩЕ ОДИН ОБНОВЛЕННЫЙ «САПСАН» С РОЗЕТКАМИ В КАЖДОМ КРЕСЛЕ

РЖД запустили еще один «Сапсан» с обновленным интерьером, а также розетками и USB-разъемами в каждом кресле, сообщила компания.

РЖД проводит поэтапную модернизацию парка высокоскоростных поездов «Сапсан» для повышения комфорта пассажиров. Первый обновленный поезд вышел на линию 17 декабря 2019 года – в день десятилетия запуска высокоскоростного сообщения между Москвой и Санкт-Петербургом. В настоящее время модернизация парка «Сапсанов» продолжается. Завершить ее планируется до конца 2021 года.

«Сегодня в 17:10 второй обновленный поезд «Сапсан» отправился в первый рейс с пассажирами в составе поезда № 773 из Санкт-Петербурга. Он прибудет на Ленинградский вокзал Москвы в 21:02. Усовершенствованный интерьер поезда учитывает многочисленные пожелания пассажиров», – говорится в сообщении.

В частности, заменены обивка и чехлы кресел, цветовое оформление салонов, заменено освещение с добавлением функции регулировки яркости в зависимости от времени суток, установлены кулеры с питьевой водой, заменены оконные затемняющие шторы. «В каждом кресле каждого вагона предусмотрены розетки для зарядки мобильных устройств и USB-разъемы», – перечисляется в сообщении.

Модернизированные поезда «Сапсан» имеют девять классов обслуживания вместо привычных семи. В первом вагоне предусмотрены первый класс и купе-переговорная, во втором вагоне находится бизнес-класс и два купе-сьют (специально выделенная зона с двумя посадочными местами, затемненная стеклянными перегородками).

Экономкласс в вагонах номер 3, 6, 7, 8 и 9, в пятом вагоне – вагон-бистро, в четвертом – базовый класс. В десятом вагоне представлены семейный класс со специальной игровой зоной, в котором могут разместиться пассажиры с детьми, а также класс комфорт – отдельная зона, размещенная сразу за кабиной машиниста.

Согласно графику, обновленные составы будут совершать рейсы на участке Санкт-Петербург – Нижний Новгород по будням в составе поездов №757Н/771Н, в субботу в составе поезда №757Н и по воскресеньям – в составе поезда №771Н. Также, обновленные составы будет курсировать между Москвой и Санкт-Петербургом в составе поездов №757А и 774А по воскресеньям.

РБК ТАТАРСТАН; 2020.12.10; В КАЗАНИ УТВЕРДИЛИ ПЕРВЫЙ ЭТАП ПРОЕКТА ПЛАНИРОВКИ ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ

Исполком Казани утвердил проект планировки и межевания первого этапа внутригородской кольцевой железной дороги на участке Юдино – Дербышки

«Утвердить проект планировки и межевания территории линейного объекта «Строительство железнодорожных путей с реконструкцией объектов транспортной инфраструктуры в районе станции Новое Аракчино на участке станция Юдино – станция Дербышки (первый этап) в рамках проекта «Организация кольцевого железнодорожного сообщения в Казани», – говорится в постановлении исполкома Казани, которое опубликовали в сборнике муниципальных документов.

Первый этап организации внутригородской кольцевой железнодорожной дороги включает проектирование и строительство перегонов Новое Аракчино – Юдино, Юдино – Восстание (Казань-2), а также железнодорожного путепровода на перегоне Юдино – Восстание.

«Трасса проектируемого железнодорожного пути проходит от станции Новое Аракчино вдоль существующих железнодорожных путей перегона Юдино – Новое Аракчино», – говорится в документе.

В сентябре **пресс-служба** миндортранса РТ сообщала РБК Татарстан, что разработка проектной документации для городской кольцевой железной дороги находится на стадии завершения. До конца года, отмечали в министерстве, он должен пройти Главгосэкспертизу. Стоимость работ будет определена по итогам экспертизы.

В министерстве сообщили, что у маршрута городской кольцевой электрички, по планам, будет 17 станций. Интервал и пассажиропоток без реализованного проекта спрогнозировать невозможно.

Городскую кольцевую электричку в Казани анонсировали в 2011 году. В 2014 году строительство наземного метро оценивали в 18 млрд рублей, в течение двух лет проект подорожал до 22,4 млрд.

Его включили в шестилетнюю государственную программу «Развитие транспортной системы Республики Татарстан» до 2020 года. В 2014-м на строительство городской железной дороги должны были направить 2,3 млрд рублей, в следующем году – 4,5 млрд руб., в 2016 и 2017 годы – 8 и 3,3 млрд рублей соответственно.

По данным **минтранса**, протяженность линии должна составить 48 км. Поезда должны были преодолевать этот путь за час. В сутки планировалось совершать 36 рейсов.

В феврале 2019 года на итоговой коллегии миндортранса РТ министр Ленар Сафин в очередной раз заговорил о реализации проекта. По его словам, он будет совместным с АО «РЖД». В том же месяце ГКУ «Главтатдортранс» объявило тендер на проектно-изыскательские работы для строительства жд-путей. Начальная (максимальная) цена контракта составила 53,5 млн рублей.

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/10/12/2020/5fd1ef8d9a7947af86f16ec3>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ЦБ ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ ТРИ ВЫПУСКА БЕССРОЧНЫХ БОНДОВ РЖД

Банк России зарегистрировал три выпуска бессрочных облигаций РЖД серий 001Б-08, 001Б-09 и 001Б-10, говорится в сообщении регулятора.

Выпускам присвоены регистрационные номера 4-08-65045-D-001P, 4-09-65045-D-001P и 4-10-65045-D-001P соответственно.

Все они будут размещены по закрытой подписке среди квалифицированных инвесторов. РЖД после регистрации программы бессрочных облигаций разместили уже 7 выпусков бессрочных бондов общим объемом 313 млрд рублей. Первые пять выпусков были размещены с премаркетингом среди широкого круга инвесторов. Последние два выпуска размещались без премаркетинга, сбор заявок на них прошел за один час.

ЦБ РФ 5 июня зарегистрировал программу и проспект бессрочных облигаций ОАО «Российские железные дороги» серии 001Б объемом до 370 млрд рублей включительно или до эквивалента этой суммы в иностранной валюте. Облигации предназначены для квалифицированных инвесторов, с возможностью досрочного погашения по усмотрению эмитента.

Вопрос о выпуске таких бумаг в начале мая поднимался на совещании по развитию транспорта, которое провел **президент РФ Владимир Путин**. Генеральный директор РЖД Олег Белозеров тогда затронул эту тему в контексте возможных проблем с финансированием САРЕХ монополии в условиях падения доходов от перевозок.

В середине мая исполнявший обязанности **премьер-министра РФ Андрей Белоусов** (он же – глава совета директоров РЖД) подписал распоряжение, позволяющее «Российским железным дорогам» разместить «вечные» облигации на 370 млрд рублей. В рамках утвержденной программы бондов компания сможет сделать несколько выпусков бессрочных бондов, в том числе в иностранной валюте (в пределах утвержденного рублевого лимита).

В распоряжении говорилось, что бумаги «предназначены для квалифицированных инвесторов – юридических лиц, с возможностью досрочного погашения по усмотрению их эмитента». На 100 млрд рублей их выкупит ВЭБ. Также в числе потенциальных приобретателей – «системно значимые банки», отмечал источник «Интерфакса».

В настоящее время в обращении находится 34 выпуска биржевых облигаций РЖД общим объемом 583 млрд рублей и 18 выпусков классических облигаций на сумму 473,2 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; СУД ПРИЗНАЛ БАНКРОТОМ ПОСТРОЕННЫЙ ПОД ВЫПУСК ЛОКОМОТИВОВ НА ПЛАТФОРМЕ BOMBARDIER ЭНГЕЛЬСКИЙ ЗАВОД

Арбитражный суд Саратовской области признал банкротом АО «Энгельский локомотивный завод» (ЭЛЗ, Саратовская область) и открыл в отношении предприятия конкурсное производство сроком на 6 месяцев, говорится в решении суда.

Конкурсным управляющим утвержден член СРО «Содействие» Александр Панин.

Банкротство построенного для производства локомотивов на платформе Bombardier завода инициировало АО «ВЭБ-лизинг». Арбитражный суд Саратовской области в июле ввел на ЭЛЗ наблюдение, включил в реестр требований кредиторов должника первоначально заявленный «ВЭБ-Лизингом» долг в размере 396,5 млн рублей, а затем и требования «ВЭБ-лизинг» к должнику на 9,448 млрд рублей.

Кроме требований «ВЭБ-лизинга» в реестр включены требования ФНС в размере 6,75 тыс. рублей.

Как сообщалось, в начале февраля этого года Арбитражный суд Москвы удовлетворил иск «ВЭБ-лизинга» о взыскании с ЭЛЗ 9,448 млрд рублей долга, выделив в отдельное производство требование лизинговой компании об обращении взыскания на заложенное имущество ответчика. Дело об обращении взыскания на имущество было приостановлено до вступления в силу судебного акта, которым будет разрешен вопрос о признании ЭЛЗ банкротом либо о прекращении производства по делу о банкротстве.

ЭЛЗ (совместный проект «Первой локомотивной компании» (ПЛК), Bombardier и структуры «ВЭБ-лизинга») был построен в 2015 году для выпуска электровоза ЭВ120 (F120MS), спроектированного на основе семейства Тгахх канадской компании. Разработка и выпуск для рынка РФ и СНГ локомотива на платформе Bombardier – пилотный проект ПЛК.

АО «ЭЛЗ» получило от «ВЭБ-лизинга» заем на строительство, построило и ввело в эксплуатацию локомотивный завод, а затем через суд пыталось обязать лизинговую компанию принять имущественный комплекс в собственность в счет оплаты займа. Спор между сторонами возник в связи с различной квалификацией сложившихся между ними правоотношений. По мнению «ВЭБ-лизинга», договор является договором целевого займа и порождает у заемщика обязанность возвратить займодавцу сумму займа в установленный договором срок. ЭЛЗ же полагал, что указанный договор является договором купли-продажи будущей недвижимости, по которому покупатель обязан принять от продавца объекты, являющиеся предметом заключенного договора.

Этот спор ЭЛЗ проиграл во всех судебных инстанциях. В октябре 2017 года «ВЭБ-лизинг» инициировал дело о взыскании долга с локомотивного завода.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», VEB-Leasing Europe (Люксембург) принадлежит 14,9% уставного капитала АО «ЭЛЗ», компании Volkam Trading (Кипр) – 50,1%, «Рафелар Холдингс Лимитед» (Кипр) – 34,99%. Выручка завода в 2019 году составила 404,8 млн рублей (400,2 млн рублей в 2018 году), чистый убыток – 1,15 млрд рублей (7,1 млрд рублей в 2018 году).

Производственные мощности предприятия позволяют производить до 150 локомотивов в год.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА КАРАБУТ; 2020.12.11; УЖЕСТОЧЕНЫ ТРЕБОВАНИЯ К ХРАНЕНИЮ АГРОХИМИКАТОВ В ПОРТАХ

Закон о новых условиях хранения пестицидов и агрохимикатов на территориях морских портов публикует «Российская газета».

В частности, запрещается хранение пестицидов и агрохимикатов в границах водоохранных зон. Хранить агрохимикаты можно будет только в специализированных хранилищах на территориях морских портов за пределами границ прибрежных защитных полос. Строительство, реконструкция и эксплуатация таких спецхранилищ разрешены только если они оборудованы сооружениями и системами, предотвращающими загрязнение водных объектов.

«Перевалка и хранение любых грузов в морских портах должны быть безопасны с экологической точки зрения. Это касается в первую очередь продукции химпрома. Мы будем наращивать экспорт агрохимикатов при одновременном соблюдении экологических требований в местах хранения и перевалки», – ранее поясняла **вице-премьер** Виктория Абрамченко.

Хранить агрохимикаты в границах прибрежных защитных полос можно будет и в хранилищах, введенных в эксплуатацию до 1 января 2013 года и расположенных на территориях морских портов, если они соответствуют экологическим требованиям. По словам Абрамченко, это позволит использовать ранее построенные и работающие терминалы, которые, если они еще не модернизированы, также должны быть оборудованы сооружениями и системами, предотвращающими загрязнение водных объектов. В этом случае запасы агрохимикатов накапливаются на специально оборудованных складах большой емкости (до 60-75 тыс. тонн). После подхода судна к терминалу они перегружаются в трюм судна с использованием закрытых конвейерных лент и специальной погрузочной машины, что обеспечивает быструю и безопасную погрузку, а также безопасное хранение необходимых объемов продукции.

Изменения также предусматривают необходимость прохождения экологической госэкспертизы перед началом строительства или модернизации спецхранилищ агрохимикатов в границах водоохраных зон в морских портах за пределами границ прибрежных защитных полос. Это тоже должно исключить возможное отрицательное воздействие на качество водных ресурсов.

По данным **Росморречфлота**, в России насчитывается 67 морских портов мощностью перевалки грузов около 1003,6 млн тонн в год. Объем перевалки грузов в морских портах России за 2019 год составил 865,5 млн тонн.

В августе этого года в порту Бейрута произошел мощный взрыв – во время сварочных работ взорвалась конфискованная аммиачная селитра, хранившаяся на складе. Взрыв унес жизни 78 человек, около 4 тыс. человек пострадали.

<https://rg.ru/2020/12/11/uzhestocheny-trebovaniia-k-hraneniiu-agrohimikatov-v-portah.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ММТП РАБОТАЕТ НАД ПРОЕКТОМ СОЗДАНИЯ РЕЙДОВОГО ПЕРЕГРУЗОЧНОГО КОМПЛЕКСА

АО «Мурманский морской торговый порт» (МОЕХ: MSCP) (ММТП, входит в «СУЭК») работает над концепцией будущего рейдового перегрузочного комплекса в Кольском заливе Баренцева моря, сообщили «Интерфаксу» в компании.

«В основу проекта положены такие конкурентные преимущества ММТП, как возможность обработки крупнотоннажных судов типа Capesize, эффективность эксплуатации которых напрямую зависит от объема загрузки и сокращения расходов на фрахт», – говорится в ответе ММТП на запрос «Интерфакса» о параметрах проекта.

В ММТП добавили, что сейчас идут проектно-изыскательские работы. После их окончания станут известны целевые параметры проекта создания перегрузочного комплекса.

В ноябре текущего года министерство информационной политики Мурманской области сообщило, что проект рейдового перегрузочного комплекса ММТП может войти в территорию опережающего развития (ТОР) Мурманской области «Столица Арктики».

ТОР «Столица Арктики» была создана постановлением правительства РФ в мае 2020 года. В настоящее время в нее включены четыре резидента: ООО «НОВАТЭК-Мурманск» с проектом Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС) в Белокаменке, ООО «Ренейссанс Арктик» (головная компания RNI CIS B.V., Нидерланды), выступающее подрядчиком ЦСКМС, с проектом по созданию и оборудованию технологического комплекса производства и сборки металлоконструкций и трубопроводных узлов для «Арктик СПГ-2», инвестпроект группы компаний «Норвебо» по строительству рефрижераторного морского терминала «Ударник» для рыбопромышленных компаний, терминал по перевалке минеральных удобрений ООО «Морской терминал «Тулома» (бенефициары Глеб Франк и бывший замминистра транспорта РФ Виктор Олерский).

В материалах ко встрече **премьер-министра РФ Михаила Мишустина** и губернатора Мурманской области Чибиса 21 октября, которые имеются в распоряжении «Интерфакса», говорилось, что до конца текущего года статус резидента ТОР «Столица Арктики» могут получить еще несколько инвесторов. Это терминал «Лавна» и подрядчики ООО «НОВАТЭК-Мурманск».

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; МИРОВАЯ ОТРАСЛЬ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПОПАЛА В «ИДЕАЛЬНЫЙ ШТОРМ» ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА

Некоторые из крупнейших в мире судоходных линий сталкиваются с растущим количеством отсрочек и задержек на фоне пандемии коронавируса, что приводит к перегрузке международных цепей поставок и ставит под угрозу мировую торговлю.

По словам операторов, сфера контейнерных перевозок, являющаяся опорой для мировой торговли, испытывает на себе существенное давление из-за недостатка персонала в связи с болезнью, а также карантинных и других ограничительных мер в совокупности со стремительно растущим потребительским спросом и сбоями в работе предприятий из-за локдаунов.

Глава консалтинговой компании Sea-Intelligence Ларс Дженсен, работающий с крупнейшим в мире оператором контейнерных перевозок Maersk Line, говорит, что рост спроса в комбинации с ограниченными возможностями логистических систем создали ситуацию «идеального шторма». «Терминалы переполнены», – сказал Дженсен, которого цитирует Financial Times.

В результате «замедляется производительность», что приводит к «отсрочке отправки все большего числа судов, и мы попадаем в порочный круг», отметил он.

Суда в ряде ключевых портов не могут найти место стоянки. По данным организации Marine Exchange of Southern California, которая следит за ситуацией в двух наиболее загруженных контейнерных портах США – Лос-Анджелесе и Лонг-Бич – по состоянию на вторник в портах находились 17 контейнерных судов, ожидавших места стоянки. Еще четыре судна должны были прибыть в порты позднее в течение дня.

Судоходные линии отменяют заказы или меняют курс судов.

Количество грузов, прибывших в контейнерный порт Сингапура, второй по величине в мире, не на том транспортном судне, на котором ожидалось изначально, в октябре достигло 31% по сравнению с 21% за аналогичный месяц в прошлом году, согласно информации поставщика данных Ocean Insights.

«Под давлением находится вся цепь поставок, – сказал главный исполнительный директор оператора контейнерных перевозок Нарраг-Lloyd AG Рольф Хаббен Янсен. – Ситуация на рынке является экстраординарной».

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ПРИМОРСКАЯ ВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ РАН НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДВУХ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ СУДОВ

Судостроительный комплекс «Звезда» (создается консорциумом во главе с НК «Роснефть» (МОЕХ: ROSN)) и управление научно-исследовательского флота Дальневосточного отделения Российской академии наук подписали контракт на строительство двух многофункциональных научно-исследовательских судов (НИС), сообщила «Роснефть».

Верфь стала единственным исполнителем одобренного правительством РФ заказа в рамках федерального проекта «Наука».

Суда предназначены для проведения в акваториях мирового океана научно-исследовательских фундаментальных и прикладных работ. Широкий спектр измерений будет проводиться с помощью самой современной бортовой и буксируемой аппаратуры, лаборатории НИС смогут обрабатывать получаемые данные в режиме реального времени. «Подобные суда не строились в России на протяжении нескольких десятков лет, и обновление научно-исследовательского флота является важной государственной задачей», – отмечается в сообщении.

Проект НИС разработан ЦКБ «Лазурит».

Ледовый класс судов Arc4 позволяет им самостоятельно преодолевать однолетние льды толщиной до 0,6 м в зимне-весеннюю навигацию и до 0,8 м в летне-осеннюю. Длина судов составит 122,5 м, водоизмещение – 8,13 тыс. тонн. Они смогут находиться в автономном плавании 50 суток и совершать переходы дальностью 7,5 тыс. миль. На судах предусмотрены вертолетные площадки.

ССК «Звезда» создается на базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (ДЦСС) консорциумом АО «Роснефтегаз», ПАО «НК «Роснефть» и Газпромбанка

(МОЕХ: GZPR). Пилотную загрузку комплексу обеспечивает «Роснефть» с заказом 28 судов. Сейчас в портфеле верфи более 50 судов.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.11; ВОСХОД «АВРОРЫ»; ЕДИНУЮ АВИАКОМПАНИЮ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ СОЗДАДУТ ДО КОНЦА ГОДА

Единая дальневосточная авиакомпания появится до конца этого года, ее участники подпишут акционерное соглашение, сообщили в аппарате **вице-премьера** – полпреда президента в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрия Трутнева.

Такое решение принято на заседании Совета округа, прошедшем во Владивостоке под руководством Юрия Трутнева.

Новый авиаперевозчик будет создан на базе авиакомпании «Аврора», которая войдет в альянс с региональными авиаперевозчиками. «В наблюдательный совет единой авиакомпании войдут главы всех регионов Дальневосточного федерального округа и представители правительства России», – пояснил **вице-премьер**.

Единая авиакомпания создается по поручению президента для повышения транспортной доступности регионов Дальнего Востока. Ранее **вице-премьер** отметил, что эта «работа, сказать честно, подтянулась, она идет долго».

Единая авиакомпания создается по поручению **президента России** для повышения транспортной доступности регионов Дальнего Востока, развития местного и межрегионального авиасообщения. Уже определена маршрутная сеть, разработана финансовая модель организации авиаперевозок в труднодоступные населенные пункты ДФО. Также разработан механизм объединения авиакомпаний на договорной основе.

По словам министра по развитию Дальнего Востока Алексея Чекункова, маршрутная сеть будет охватывать более 500 населенных пунктов. Повысится качество обслуживания пассажиров за счет обновления парка воздушных судов. Будет сформирована единая ремонтная, обеспечивающая и обслуживающая инфраструктура, а также центры подготовки летного состава.

Уже подготовлен перечень из 410 удаленных и труднодоступных населенных пунктов. В сеть включено 535 социально значимых маршрутов, из которых 435 местных и 100 региональных. Маршрутная сетка в отношении каждого субъекта утверждена губернатором.

Для местных перевозок планируется задействовать 186 воздушных судов. Из них 53 машины российского производства будут приобретены до 2025 года.

<https://rg.ru/2020/12/10/reg-dfo/edinuiu-dalnevostochnuiu-aviakompaniiu-sozadut-do-konca-etogo-goda.html>

ТАСС; 2020.12.10; ЕДИНАЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ ПОЯВИТСЯ ДО КОНЦА 2020 ГОДА

Акционерное соглашение о создании единой дальневосточной авиакомпании будет подписано до конца декабря, сообщила в четверг **пресс-служба** аппарата полномочного представителя **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе.

«До конца декабря текущего года будет подписано акционерное соглашение о создании новой единой дальневосточной авиакомпании. Предприятие создается на базе авиакомпании «Аврора», которая войдет в альянс с региональными авиаперевозчиками. Такое решение было принято сегодня на заседании совета округа, прошедшем во Владивостоке под руководством заместителя **председателя правительства РФ** – полномочного представителя **президента РФ** в ДФО Юрия Трутнева», – сообщила **пресс-служба**.

В наблюдательный совет новой авиакомпании войдут главы всех регионов Дальневосточного федерального округа и представители правительства РФ. «Как назвать

новое авиапредприятие, решат сами дальневосточники», – уточнил Трутнев, которого цитирует **пресс-служба**.

Это решение, уточнил министр по развитию Дальнего Востока Алексей Чекунков, позволит создать единую маршрутную сеть, охватывающую более 500 населенных пунктов, повысить качество обслуживания пассажиров за счет обновления парка воздушных судов, сформировать единую ремонтную, обеспечивающую и обслуживающую инфраструктуру, а также центры подготовки летного состава.

Президент РФ Владимир Путин по итогам совещания с правительством в декабре 2019 года поручил внести предложения о создании авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке, поскольку в этой части страны воздушное сообщение особенно важно из-за больших расстояний, сложных климатических условий и нехватки инфраструктуры.

Создание дальневосточной региональной авиакомпании включено в национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года. Текст документа в конце сентября утвердил **председатель правительства РФ Михаил Мишустин**.

<https://tass.ru/ekonomika/10223183>

ТАСС; 2020.12.10; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ ОКОЛО 2 МЛН ПАССАЖИРОВ В ГОД

Дальневосточная авиакомпания, которую планируется создать для авиасообщения между регионами, ежегодно будет перевозить около 2 млн пассажиров. Об этом сообщает в четверг **пресс-служба** аппарата полномочного представителя президента Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева по итогам заседания Совета округа.

«В рамках выполнения поручения главы государства по созданию дальневосточной авиакомпании подготовлен перечень удаленных и труднодоступных населенных пунктов (всего их 410), на базе которого сформирована маршрутная сеть из 535 социально значимых маршрутов (435 местных и 100 региональных). Маршрутная сетка в отношении каждого субъекта утверждена губернатором. Ожидаемый пассажиропоток составит порядка 2 млн человек в год, при этом на местных маршрутах – не менее 283 тыс. человек, на региональных и межрегиональных – не менее 1,7 млн человек», – говорится в сообщении.

Для местных перевозок планируется задействовать 186 воздушных судов, из которых 53 машины – российского производства, они будут приобретены до 2025 года.

Президент РФ Владимир Путин по итогам совещания с правительством в декабре 2019 года поручил внести предложения о создании авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке, поскольку в этой части страны воздушное сообщение особенно важно из-за больших расстояний, сложных климатических условий и нехватки инфраструктуры.

Создание дальневосточной региональной авиакомпании включено в национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года. Текст документа в конце сентября утвердил **председатель правительства РФ Михаил Мишустин**.

<https://tass.ru/ekonomika/10223231>

ТАСС; 2020.12.10; ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ АВИАКОНСОРЦИУМ МОЖЕТ СТАТЬ ОДНИМ ИЗ ЗАКАЗЧИКОВ МС-21 С ДВИГАТЕЛЕМ ПД-14

Одним из основных заказчиков пассажирского самолета МС-21 с российским двигателем ПД-14 может стать создаваемый дальневосточный авиаконсорциум, следует из презентации замгендиректора по стратегии, программно-проектному управлению и

оргразвитию Объединенной двигателестроительной корпорации Михаила Ремизова к выступлению на конгрессе «Инновационная практика: наука плюс бизнес».

«Необходимые меры поддержки МС-21 с ПД-14: поддержка технологической подготовки производства и развития системы послепродажного обслуживания ПД-14, стимулирование внутреннего спроса (компенсаций лизинговым компаниям, гарантии остаточной стоимости, снижение стоимости летного часа), формирование пула якорных эксплуатантов (в том числе консорциума региональных авиакомпаний ДФО и Арктики)», – говорится в презентации.

В сентябре **Минтранс** сообщил, что в России планируется сформировать консорциум региональных авиакомпаний для обеспечения транспортной доступности регионов Дальнего Востока, который будет использовать отечественную авиатехнику. **Президент России Владимир Путин** ранее поручил создать авиакомпанию, эксплуатирующую российские самолеты, для перевозок пассажиров и грузов в Дальневосточном федеральном округе и в труднодоступных районах. Как отметил **Минтранс**, заинтересованность в создании такой компании проявили ряд субъектов Дальнего Востока и авиакомпаний.

ТАСС; 2020.12.10; РЕГУЛЯРНЫЕ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ХАБАРОВСКА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПРИОСТАНОВИЛИ ДО НАЧАЛА АПРЕЛЯ

Жители Хабаровского края смогут снова летать прямым рейсом на регулярной основе в Санкт-Петербург с весны будущего года. Из-за низкой загрузки регулярные рейсы отменили на зиму, сообщил заместитель исполнительного директора АО «Хабаровский аэропорт» по коммерции, качеству и сервису Юрий Кондратчик.

Авиакомпания Nordwind Airlines объявила в конце октября о запуске прямых регулярных рейсов между Хабаровском и Санкт-Петербургом, которых не было пять лет. Ранее прямые полеты по маршруту Хабаровск – Санкт-Петербург – Хабаровск выполняла компания «Трансаэро», но с 2015 года добраться до Петербурга можно было только с пересадками – через Новосибирск, Екатеринбург и Москву.

«Прямой рейс авиакомпании «Северный ветер» из Хабаровска в Санкт-Петербург в период нестабильной эпидемиологической обстановки приостановлен. Планируется, что он будет выполняться только в период новогодних праздников – с 23 декабря по 12 января. Его возобновление на регулярной основе намечено с начала весенне-летней навигации – с начала апреля 2021 года», – сказал Кондратчик.

С момента запуска из Хабаровска состоялось несколько прямых рейсов в Санкт-Петербург. «Загрузка на первых рейсах была нормальной, но затем снизилась», – уточнил собеседник агентства.

Президент РФ Владимир Путин ранее поручал решить вопросы повышения транспортной доступности и развития малой авиации, включая аэропорты Дальнего Востока. Кондратчик добавил, что хабаровский аэропорт ведет постоянную работу с перевозчиками по расширению маршрутной сети и увеличению частоты полетов. «Основное влияние на данное направление работы оказывает эпидемиологическая обстановка, поэтому в настоящее время говорить о расширении географии и интенсивности полетов преждевременно. У аэропорта Хабаровск есть ряд предварительных договоренностей с авиакомпаниями о новых рейсах в том числе и зарубежных, но их реализация зависит от стабилизации ситуации с коронавирусной инфекцией и снятия ограничений на международное авиасообщение», – сказал Кондратчик.

По его данным, за 10 месяцев этого года аэропортом обслужено 1 млн 96 тыс. пассажиров. Падение относительно прошлого года составило 40%. Международный аэропорт Хабаровск им. Г. И. Невельского является крупнейшим авиаузлом Дальневосточного федерального округа.

<https://tass.ru/ekonomika/10222693>

ТАСС; 2020.12.10; ОСНОВНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ НАРЬЯН-МАРА БУДУТ СУБСИДИРОВАТЬ В 2021 ГОДУ

Субсидированные авиарейсы на основных маршрутах из Ненецкого автономного округа (НАО) будут сохранены в 2021 году, написал в четверг в своем телеграм-канале глава региона Юрий Бездудный.

Ранее сообщалось, что в перечне **Минтранса РФ** на 2021 год только один субсидированный рейс из НАО: Нарьян-Мар – Сыктывкар.

«В 2021 году основные авиарейсы из Нарьян-Мара удалось сохранить. Об этом сегодня договорились с **руководителем Росавиации Александром Нерадько...** В **Росавиации** с пониманием отнеслись к просьбе. Договорились сохранить рейсы по основным направлениям, включая Москву, Санкт-Петербург, Сыктывкар, Архангельск, Киров», – написал Бездудный.

НАО не имеет постоянного наземного транспортного сообщения с другими регионами. Грузы в округ завозят во время короткой летней навигации по реке Печоре и морю, а также частично по зимнику Нарьян-Мар – Усинск. Работы по его сооружению начинаются поздней осенью с приходом морозов.

Этой зимой, по прогнозам, зимник откроется не ранее середины января из-за теплой погоды и отсутствия снега в тундре. «Из-за аномальной теплой погоды зимник станет позднее обычного. Добраться до Большой земли можно только самолетом, – добавил губернатор. – И вопрос стоит не о путешествиях в отпуск. Жители вылетают в большие города, чтобы поправить здоровье или сделать сложную операцию. Для нашего округа это жизненно необходимо».

<https://tass.ru/ekonomika/10221411>

ТАСС; 2020.12.10; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ КРУПНЕЙШЕГО В ЯНАО АЭРОПОРТА УВЕЛИЧЕНА ВДВОЕ ПОСЛЕ РЕМОНТА

Капитальный ремонт основного здания аэропорта Нового Уренгоя, крупнейшего в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО), завершен. Обновление аэровокзального комплекса позволило увеличить его пропускную способность в два раза, сообщила **пресс-служба** аэропорта в четверг.

«Капитальный ремонт основного действующего здания аэропорта Новый Уренгой (управляется УК «Аэропорты регионов») завершен. Проект реализован в качестве временного решения, необходимого для обеспечения комфорта пассажиров на период строительства нового современного аэровокзала. Основная задача развития действующего аэровокзального комплекса – наращивание пропускной способности путем расширения отдельных зон существующих зданий и сооружений», – говорится в сообщении.

Там отметили, что в ходе ремонта со стороны привокзальной площади был возведен отапливаемый пристрой площадью порядка 300 кв. м, в котором обустроили входную группу, разместили зону входного досмотра пассажиров и их вещей, упаковку багажа и автоматическую камеру хранения. Количество стоек регистрации в зале регистрации увеличено с четырех до восьми. В результате пропускная способность крупнейшего ямальского авиаузла выросла с 280 до 560 пассажиров в час.

«Работы по ремонту и расширению действующего аэровокзала были проведены в несколько этапов без прекращения производственной деятельности аэропорта. Проект призван повысить качество и эффективность обслуживания пассажиров при прохождении предполетных процедур и ожидания рейсов, а также расширить перечень услуг, оказываемых пассажирам, в том числе за счет открытия новых объектов питания и торговли», – отмечается в сообщении.

Новый терминал аэропорта Нового Уренгоя планируется ввести в эксплуатацию в 2022 году. Терминал площадью 18 тыс. кв. м будет оснащен тремя телескопическими трапами и 12 стойками регистрации. Его пропускная способность составит 840 пассажиров в час и 1,45 млн пассажиров в год. Мастер-план развития аэропорта предусматривает возможность в будущем увеличить площадь терминала и создать сектор для обслуживания международных рейсов.

<https://tass.ru/ekonomika/10219381>

ТАСС; 2020.12.10; УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПЛАНИРУЕТ ПОСТАВИТЬ ЧЕТЫРЕ САМОЛЕТА L-410 В 2021 ГОДУ

Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) планирует поставки не менее 4 самолетов L-410 в 2021 году. Заказчиками являются авиакомпании, работающие на севере России, сообщили ТАСС в **пресс-службе** завода.

«На следующий год законтрактовано 4 самолета. Они будут переданы заказчикам (авиакомпаниям – прим. ТАСС) в северных регионах России», – сообщили в **пресс-службе**.

В 2020 году выполнена отгрузка 2 самолетов L-410 для компании «Газпром авиа». До конца планируется поставка еще трех для авиакомпании «Сибирская легкая авиация» («Сила») в рамках соглашения с ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания». УЗГА уже выпустил 18 гражданских самолетов L-410, а к концу 2020 года это число возрастет до 21.

В декабре 2018 года УЗГА первым получил статус резидента новой площадки особой экономической зоны (ОЭЗ) «Титановая долина» в Свердловской области, тогда же на территории площадки «Уктус» был открыт цех локализации производства самолетов L-410.

L-410 – один из самых распространенных в мире пассажирских самолетов для местных авиалиний. Его регулярная эксплуатация началась в 1971 году, в чешских Куновицах было построено более 1,1 тыс. машин различных модификаций, 862 из них были поставлены в СССР. Самая современная модификация способна перевезти до 19 пассажиров. С 2018 года L-410 производится на УЗГА.

Уральский завод гражданской авиации специализируется на ремонте авиационных двигателей, выпуске легких самолетов и вертолетов гражданского назначения.

<https://tass.ru/ural-news/10217131>

ТАСС; 2020.12.10; АЭРОПОРТ У КРУПНЕЙШЕГО В РФ МЕСТОРОЖДЕНИЯ МЕДИ В ЗАБАЙКАЛЬЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ ПО НАЦПРОЕКТУ

Реконструкция аэропорта Чара на севере Забайкальского края, где идет освоение крупнейшего в РФ Удоканского месторождения меди, вошла в новый для региона нацпроект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры «Европа – Западный Китай». Об этом в четверг сообщила пресс-служба краевого правительства.

Удокан с ресурсами около 27 млн тонн меди является крупнейшим в России и одним из самых больших в мире. Месторождение находится в труднодоступном Каларском районе на севере Забайкальского края. Автомобильное сообщение этой территории с крупными городами отсутствует, а время в пути в Читу на поезде превышает 2,5 суток.

«В следующем году для Забайкалья впервые предусмотрены ассигнования из федерального бюджета по нацпроекту. Сумма средств в 2021 году на реконструкцию аэропорта Чара в рамках нацпроекта составит 928,7 миллиона рублей. Всего на строительство аэропортового комплекса до 2022 года будет затрачено более 2 миллиардов

рублей. Из них средства федерального бюджета – порядка 1,88 миллиона рублей», – говорится в сообщении.

Реконструкция будет разделена на два этапа. Первый предполагает строительство взлетно-посадочной полосы длиной 1,8 км и вспомогательных патрульных дорог, устройство светосигнального оборудования, внедрение системы навигации. На втором этапе подрядчик займется строительством служебно-пассажирского здания со здравпунктом и предприятием общественного питания, а также реконструкцией зданий пожарно-спасательной службы и котельной.

Аэропорт Чары находится в 2 км от поселка, рядом со станцией Новая Чара на Байкало-Амурской магистрали. Аэропорт, здание которого возведено в 1983 году, работает только в светлое время суток. Регулярное авиасообщение осуществляется лишь с Читой, Иркутском и Якутском.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ФАС ПРИОСТАНОВИЛА АУКЦИОН ПО РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ЧАРА БЛИЗ УДОКАНА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) приостановила аукцион на реконструкцию аэропорта Чара близ Удоканского месторождения меди (Забайкалье), разрабатываемого структурой USM Holdings Алишера Усманова – ООО «Байкальская горная компания» (БГК), говорится в материалах сайта госзакупок.

Торги приостановлены из-за жалобы ООО «Томское транспортное управление» (ТТУ). Компания считает необоснованными два пункта аукционной документации.

«К участнику закупки устанавливаются требования о наличии за последние 5 лет до даты подачи заявки на участие в закупке опыта исполнения (с учетом правопреемства) одного контракта (договора) на выполнение работ по строительству, реконструкции объекта капитального строительства (за исключением линейного объекта). (. . .) В то же время заказчиком не учтено, что объект закупки (реконструкция аэропортового комплекса) в силу действующего законодательства является линейным объектом», – говорится в жалобе.

Кроме того, компанию не устроило требование к претендентам о членстве в саморегулируемой организации в сфере строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», «Томское транспортное управление» зарегистрировано в Томске в 2008 году, основной вид деятельности – перевозки. Единственным собственником компании является Егор Поздняков, которому принадлежит еще три фирмы в Томске.

Как сообщалось, прием заявок на аукцион по реконструкции аэропорта Чара должен был завершиться 9 декабря, в тот же день Забайкальский центр госзакупок должен был подвести итоги торгов. Начальная (максимальная) цена контракта – 2,05 млрд рублей. Финансирование будет выделено из краевого бюджета.

Как сообщил в четверг в интервью агентству «Интерфакс – Дальний Восток» губернатор Забайкальского края Александр Осипов, строительство будет вестись в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов». Из общей стоимости реконструкции 1,8 млрд рублей будут выделены из федерального бюджета, 182 млн рублей – из краевого.

«Срок завершения работ – декабрь 2022 года. Модернизация авиационной инфраструктуры в поселке Чара позволит повысить безопасность полетов, а также повысить мобильность граждан, следующих в районы Крайнего Севера», – отметил Осипов.

В конце 2019 года ООО «Сибирская легкая авиация» (авиакомпания «СиЛА», Магаданская область) приобрело забайкальское ООО «Аэропорт», которому принадлежит аэропорт Чара.

«Байкальская горная компания» летом текущего года приступила к разработке Удоканского медного месторождения – крупнейшего в России и одного из крупнейших в мире неразработанных месторождений меди. Месторождение было открыто в 1949 году.

Проект освоения Удокана предполагает строительство горно-металлургического комбината по производству катодной меди и медного концентрата. Мощность I очереди ГМК составит 12 млн тонн руды в год, с выпуском до 125 тыс. тонн меди в год. Ввод предприятия в промышленную эксплуатацию намечен на 2022 год.

Общий бюджет проекта по разработке Удокана – около \$2,9 млрд, собственные инвестиции акционеров уже составили свыше \$870 млн.

ТАСС; 2020.12.10; В СИНГАПУРЕ РАССЧИТЫВАЮТ ДОВЕСТИ ЧИСЛО ПРЯМЫХ РЕЙСОВ В МОСКВУ ДО 14 В НЕДЕЛЮ

Руководство сингапурского аэропорта Чанги рассчитывает на увеличение прямого авиасообщения между Сингапуром и Москвой до 14 рейсов в неделю. Об этом сообщил в четверг управляющий директор Changi Airport Group («Чанги эйрпорт груп») Лим Чин Киат на форуме «Москва и Сингапур: две столицы в эпоху пандемии».

«Мы надеемся, что наши авиакомпании – Singapore Airlines («Сингапур эйрлайнз») и «Аэрофлот» – смогут в ближайшее время значительно расширить авиасообщение между странами», – отметил представитель компании. «Возможно, в ближайшие пять лет перевозчикам удастся наладить как минимум по два рейса в сутки семь дней в неделю», – добавил Лим Чин Киат.

Управляющий директор в беседе с корр. ТАСС также напомнил, что «Аэрофлот» планировал с нынешней осени начать регулярные полеты в Москву, однако из-за пандемии было принято решение их отложить. «Насколько я знаю, сейчас речь идет о лете 2021 года, чтобы установить прямые перевозки», – уточнил он. «Объем авиасообщения между нашими странами не достаточный, особенно если мы сравним с логистикой между Сингапуром и другими европейскими столицами», – признал Лим Чин Киат.

Руководство Singapore Airlines с 23 марта приостановило осуществлявшиеся пять раз в неделю перелеты по маршруту Сингапур – Москва – Стокгольм и обратно.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; ETHIOPIAN AIRLINES ОТКРЫВАЕТ ВТОРОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ РЕЙС В АДДИС-АБЕБУ ИЗ ДОМОДЕДОВО

Авиакомпания Ethiopian Airlines 10 декабря запустила второй еженедельный рейс из московского аэропорта «Домодедово» в Аддис-Абебу.

«Перевозчик выполняет регулярные рейсы по четвергам и субботам. Прилет в «Домодедово» в 08:15, вылет в 21:30 (по московскому времени)», – говорится в сообщении аэропорта.

На маршруте эксплуатируется широкофюзеляжный самолет Boeing 787 в двухклассной компоновке, вмещающий более 260 пассажиров. Продолжительность перелета – 9 часов.

Ethiopian Airlines приняла решение об увеличении частоты полетов из-за высокого спроса пассажиров, которым доступны стыковочные рейсы в Аддис-Абебе в страны, открытые для российских туристов: Танзанию, ЮАР, ОАЭ, Сейшельские острова.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.10; СКР ЗАИНТЕРЕСОВАЛСЯ ИНЦИДЕНТОМ С САМОЛЕТОМ S7, У КОТОРОГО В ПОЛЕТЕ СРАБОТАЛ ДАТЧИК РАЗГЕРМЕТИЗАЦИИ

Следователи начали проверку по инциденту с самолетом Embraer 170 авиакомпании S7 Airlines, сообщает Западно-Сибирское СУ на транспорте СКР.

Проверка проводится по ч.1 ст.263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта).

Предварительно установлено, что 10 декабря в 7 часов местного времени из новосибирского аэропорта «Толмачево» рейсом Новосибирск-Абакан-Новосибирск вылетел самолет Embraer 170 авиакомпании S7.

«В полете у самолета сработал датчик разгерметизации воздушного судна. В 8 часов 41 минуту местного времени в аэропорту Абакана самолёт Embraer 170 приземлился в штатном режиме. Пострадавших нет, воздушное судно не повреждено», – говорится в сообщении.

По данным следствия, на борту воздушного судна находились 5 членов экипажа, 44 пассажира, в том числе двое детей.

Следователи выехали на место происшествия.

Проверку по факту инцидента проводит также Западно-Сибирская транспортная прокуратура на предмет соблюдения законодательства о безопасности полетов, сообщила «Интерфаксу» старший помощник Западно-Сибирского транспортного прокурора Оксана Горбунова.

По ее словам, самолет осматривают авиатехники.

При выполнении рейса S7 5311 Новосибирск-Абакан сработал датчик разгерметизации в салоне. Посадка прошла в штатном режиме, в настоящее время самолет осматривают технические специалисты. Для выполнения обратного рейса из Абакана в Новосибирск был предоставлен резервный борт», – сообщили «Интерфаксу» в S7.

[Вернуться в оглавление](#)