



## Ежедневный мониторинг СМИ

24 ДЕКАБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ПРАЙМ; 2020.12.23; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В ЧЕТВЕРГ ВВЕДЕТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ВПП-1 ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ.....	4
ТАСС; 2020.12.23; ПУТИН ПОРУЧИЛ РАСШИРИТЬ ПРАКТИКУ ВЫПУСКА ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЛИГАЦИЙ ПО ПРИМЕРУ РЖД .....	4
РБК; НАТАЛИЯ АНИСИМОВА; 2020.12.24; ПУТИН ЗАЯВИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ «ИНФРАСТРУКТУРНО СШИВАТЬ» ТЕРРИТОРИЮ РОССИИ .....	4
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.24; ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ ВНОВЬ ПРИШЛИСЬ КО ДВОРУ; МИНТРАНС РЕШИЛ СНЯТЬ ЗАПРЕТ НА ПАРКОВКУ ТЯЖЕЛОЙ ТЕХНИКИ.....	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.24; РОБОТА ПОДКЛЮЧАТ К ШТУРВАЛУ; РОССИЯ СОЗДАСТ ФЛОТ СУДОВ БЕЗ ЭКИПАЖЕЙ.....	6
РБК С-ПЕТЕРБУРГ; ВЛАДИМИР ГРЯЗНЕВИЧ; 2020.12.24; НОВЫЙ ВОКЗАЛ ГРОЗИТ ТРАНСПОРТНЫМ КОЛЛАПСОМ ЦЕНТРУ ПЕТЕРБУРГА .....	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.12.24; ДОСТИЖЕНИЯ В ДВИЖЕНИИ; В УХОДЯЩЕМ ГОДУ «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» УКРЕПИЛИ СВОИ ПОЗИЦИИ НА ТРАНСПОРТНОМ РЫНКЕ .....	8
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.24; «ВСЕ, ЧТО БЫЛО НЕОБЫЧНО РАНЕЕ, СТАЛО РЕАЛИЯМИ»; ГЛАВА ОТЛК ЕРА АЛЕКСЕЙ ГРОМ О РЕКОРДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ И ДОРОГИХ ПЛОМБАХ.....	10
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.24; КРЫМ ПОДЪЕЗЖАЕТ К ДВУМ МИЛЛИОНАМ; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РАССЧИТЫВАЮТ НА РЕЗКИЙ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ .....	17
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.12.24; КАМЕРА И МОТОР: ЧИСЛО НАРУШЕНИЙ ПДД ВЫРОСЛО НА 21,4 МЛН; ПО ПОДСЧЕТАМ «ИЗВЕСТИЙ», СРЕДНЯЯ СУММА ШТРАФА В УХОДЯЩЕМ ГОДУ СОСТАВИЛА 685 РУБЛЕЙ 18	
ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.12.24; КАМЕРЫ, ДОРОГОЕ ОСАГО, НОВЫЕ ШТРАФЫ: КАК БУДУТ БОРОТЬСЯ С АВТОХАМАМИ; ЗА АГРЕССИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ НА ДОРОГЕ ПРИДЕТСЯ ДОРОГО ЗАПЛАТИТЬ .....	20
РБК; 2020.12.24; «ПОБЕДА» РАЗЪЯСНИЛА СЛУЧАЙ С РАССАДКОЙ МАТЕРИ И СЫНА-ИНВАЛИДА В САМОЛЕТЕ.....	22
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.12.24; ПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ПОКИНУЛИ 50 МЕНЕДЖЕРОВ ИЗ-ЗА КОНФЛИКТА С FESCO .....	23
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА». ПРИЛОЖЕНИЕ №237; АРТЕМ КИРСАНОВ; 2020.12.24; ПАССАЖИРОПОТОК ПОДВЕРЖЕН ЭПИДЕМИИ; ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ .....	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2020.12.24; МЫ ДВИЖЕМСЯ ДАЛЬШЕ; СЕВЕРЯНЕ ВЫДЕРЖАЛИ ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2020.12.23; ОБЪЕМ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РФ ПРЕВЫСИЛ ПОКАЗАТЕЛЬ ПРОШЛОГО ГОДА – ХУСНУЛЛИН .....	28

---

ГТРК КУЗБАСС # ВЕСТИ, 23.12.2020 08:03; БОЛЕЕ 500 НОВЫХ АВТОБУСОВ ПОСТУПЯТ В КУЗБАСС.....	28
ТАСС; 2020.12.23; В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА «ВЕЛИКИЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ: КРЫМСКИЙ МОСТ» .....	29
ТАСС; 2020.12.23; ГЛАВУ УПРАВЛЕНИЯ АВТОДОРОГ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАДЕРЖАЛИ ПО ПОДОЗРЕНИЮ В КОРРУПЦИИ .....	30
ТАСС; 2020.12.23; ГОСДУМА ВВЕЛА УГОЛОВНОЕ НАКАЗАНИЕ ЗА УМЫШЛЕННОЕ БЛОКИРОВАНИЕ ДОРОГ .....	30
ТАСС; 2020.12.23; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ШЕКСНУ В ЧЕРЕПОВЦЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2022 ГОДУ .....	31
ТАСС; 2020.12.23; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ СОСТАВИТ 65-70 МЛРД РУБЛЕЙ.....	31
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА». ПРИЛОЖЕНИЕ №237; АРТЕМ КИРСАНОВ; 2020.12.24; КИЛОМЕТРЫ РЕМОНТА СОКРАЩАЮТСЯ; ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА .....	32
ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ, КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.12.23; ОПЕРАТОРОВ ЗАЩИТЯТ АКТОВ; МИНТРАНС РОССИИ ПРЕДЛАГАЕТ ОБНОВИТЬ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ НАСЫПНЫХ И НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ .....	34
REGNUM; 2020.12.23; РЖД УСТАНОВЛИВАЮТ РЕКОРДЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК .....	36
ИНТЕРФАКС; 2020.12.23; ПОЛЬША МОДЕРНИЗИРУЕТ Ж/Д ПУТЬ ДО ГРАНИЦЫ С РОССИЕЙ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ГРУЗОПОТОКА.....	38
ТАСС; 2020.12.23; РЖД ПЛАНИРУЕТ РАЗВИТЬ НОВЫЕ ПРИГОРОДНЫЕ МАРШРУТЫ В ПЕРМСКОМ КРАЕ К 2030 ГОДУ .....	38
ПРАЙМ; 2020.12.23; ТРАНЗИТ FESCO С НАЧАЛА ДЕЙСТВИЯ ПРОГРАММЫ СУБСИДИРОВАНИЯ ВЫРОС БОЛЕЕ, ЧЕМ В 2 РАЗА .....	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ПАВЕЛ ИВАНКИН; 2020.12.24; НУЖНА ЛИ ПРИВАТНАЯ ТЯГА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ?.....	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2020.12.24; ЗА ГОД ПОЕЗДА ПЕРЕВЕЗЛИ В КРЫМ БОЛЕЕ 1,1 МИЛЛИОНА ПАССАЖИРОВ .....	41
КОММЕРСАНТЬ ПРИКАМЬЕ; 2020.12.24; ГОРНОЗАВОДСКУЮ ВЕТКУ МОГУТ ЗАДЕЙСТВОВАТЬ ДЛЯ КОЛЬЦЕВОГО ДВИЖЕНИЯ; КОЛЬЦЕВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ДОЛЖНА СОЕДИНИТЬ ПРАВЫЙ И ЛЕВЫЙ БЕРЕГ КАМЫ.....	42
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА». ПРИЛОЖЕНИЕ №237; «ЛЮДИ СКЛОННЫ ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ ЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА В ПОЛЬЗУ ОБЩЕСТВЕННОГО»; ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ .....	43
КОММЕРСАНТЬ СИБИРЬ; 2020.12.24; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПРОТИВОПОСТАВИЛА ПАНДЕМИИ «ЦИФРУ»; ПО СОВОКУПНОСТИ ПОКАЗАТЕЛЕЙ В III КВАРТАЛЕ КРАСНОЯРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ БЫЛА ПРИЗНАНА ЛУЧШЕЙ В РОССИИ .....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.12.23; МИНТРАНС ГОТОВ ПРЕДЛОЖИТЬ ПОПРАВКИ К ЗАКОНОПРОЕКТУ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ ПОРТОВЫХ ИНВЕСТИТОРОВ – ЗАММИНИСТРА .....	48
ИНТЕРФАКС; 2020.12.23; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» СПУСТИЛА НА ВОДУ ПЕРВЫЙ В РОССИИ СПГ-БУНКЕРОВЩИК .....	49
ИНТЕРФАКС; 2020.12.23; КОНКУРС РОСМОРПОРТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛА 18 МВТ ДЛЯ ПОРТОВ БАЛТИКИ ВНОВЬ НЕ СОСТОЯЛСЯ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ ЗАЯВОК.....	49
ТАСС; 2020.12.23; МИНТРАНС НАЗВАЛ НЕОКОНЧАТЕЛЬНЫМ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ С ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ОКОЛО ВНУКОВО.....	50
ТАСС; 2020.12.23; ДЕГТЯРЕВ: ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ПЕРЕДАДУТ 25% АКЦИЙ «ХАБАРОВСКИХ АВИАЛИНИЙ».....	51

---

## Министерство транспорта РФ

---

ТАСС; 2020.12.23; УСС СООБЩИЛ О ПЛАНАХ AIR BRIDGE CARGO БАЗИРОВАТЬСЯ В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА .....	51
ПРАЙМ; 2020.12.23; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ЗА 11 МЕСЯЦЕВ СНИЗИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 50,5%.....	51
ИНТЕРФАКС; 2020.12.23; ПОДОРОЖАНИЕ И ПЕРЕНОС СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ВЛАДИКАВКАЗА НЕ ОТРАЗЯТСЯ НА СРОКАХ ВВОДА .....	52
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2020.12.24; САМОЛЕТ СО СВЕРХПРОВОДНИКОВЫМ ДВИГАТЕЛЕМ ГОТОВИТСЯ К ПЕРВОМУ ПОЛЕТУ .....	53

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ПРАЙМ; 2020.12.23; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В ЧЕТВЕРГ ВВЕДЕТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ВПП-1 ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ**

Московский аэропорт «Шереметьево» в четверг введет в эксплуатацию первую взлетно-посадочную полосу (ВПП-1) после реконструкции.

Официальная церемония открытия пройдет на новой взлетно-посадочной полосе с участием министра транспорта РФ Виталия Савельева, руководства аэропорта и авиакомпаний. Первый рейс с обновленной полосы выполнит «Аэрофлот».

После официального открытия на ВПП состоится парад аэродромной техники. Десятки единиц современной высокопроизводительной техники, которая применяется для эксплуатационного содержания летного поля, обслуживания самолетов и аварийно-спасательного обеспечения полетов, пройдут колоннами по полосе. Комментировать событие в прямом эфире для гостей и широкой аудитории будет телеведущий, спортивный комментатор Дмитрий Губерниев.

ВПП-1 «Шереметьево» была закрыта на реконструкцию в конце января. Реконструкция предполагала полную разборку и новое строительство полноценной цементобетонной ВПП длиной 3550 метров и шириной 60 метров. Всего в аэропорту три ВПП.

На ту же тему:

<https://riamo.ru/article/469860/pervuyu-vzletno-posadochnuyu-polosu-v-sheremeteve-otkroyut-posle-rekonstruktsii-v-chetverg.xl>

### **ТАСС; 2020.12.23; ПУТИН ПОРУЧИЛ РАСШИРИТЬ ПРАКТИКУ ВЫПУСКА ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЛИГАЦИЙ ПО ПРИМЕРУ РЖД**

Президент России Владимир Путин назвал хорошей практикой выпуск инфраструктурных облигаций, проведенный АО «Российские железные дороги» (РЖД), и призвал расширять применение этого инструмента. Такую позицию глава государства обозначил в среду на совместном заседании Госсовета и Совета по стратегическому развитию и национальным проектам.

«Хорошая практика – выпуск инфраструктурных облигаций, то, что сделала [компания] РЖД, – заметил президент. – Нужно эту практику расширять. Конечно, проработать нужно по каждому вопросу».

Он обратил внимание на то, что РЖД реализовала выпуск облигаций «не сама по себе, а при поддержке правительства». Президент также поблагодарил за эту работу Минфин России. «Министерство финансов дало гарантии. Без этих гарантий государству эту программу не удалось бы осуществить, – пояснил он. – Там, насколько я понимаю, и ВЭБ поучаствовал, и так далее».

В начале июня ЦБ зарегистрировал программу и проспект бессрочных облигаций РЖД объемом до 370 млрд рублей. Инвестпрограмма холдинга на 2020 год составляет 642 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/10335155>

### **РБК; НАТАЛИЯ АНИСИМОВА; 2020.12.24; ПУТИН ЗАЯВИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ «ИНФРАСТРУКТУРНО СШИВАТЬ» ТЕРРИТОРИЮ РОССИИ**

Президент призвал сделать перелеты с Дальнего Востока более доступными, отметив, что начиная с 90-х годов из-за высокой стоимости люди «не могут нормально добраться до европейской части и обратно»

Президент **Владимир Путин** поручил **премьер-министру Михаилу Мишустину** заняться вопросом доступности авиаперелетов с Дальнего Востока. Об этом он сообщил в ходе совместного заседания Госсовета и Совета по стратегическому развитию и национальным проектам, трансляцию вел канал «Россия 24».

«Нам важно инфраструктурно сшивать всю нашу огромную территорию», – заявил президент. По его словам, начиная с 1990-х годов в России сложилась ситуация, «когда люди с Дальнего Востока не могут нормально добраться до европейской части и обратно». «Дорого очень все. И там много направлений решений, мы все время об этом говорим», – заявил **Путин**.

Президент также считает нужным увеличить субсидии на авиаперевозки из европейской части страны на Дальний Восток, которые сейчас составляют 7 млрд руб. Он попросил первого **вице-преьера Андрея Белоусова** обратить внимание на проблему: «Нам нужно уделить больше внимания, и не только отдельным категориям граждан, проживающих на Дальнем Востоке, всем, кто там живет».

В октябре увеличить субсидии на авиаперевозки в этот регион предлагал **Минтранс**. Ведомство заявило, что это позволит обеспечить перевозку «более 8 млн пассажиров по субсидируемым воздушным направлениям».

В 2020 году **Росавиация** выделила на программу субсидирования региональных маршрутов 8,348 млрд руб. из федерального бюджета и 6,882 млрд из региональных, в сумме они составили 15,2 млрд руб. В следующем году объем дотаций уменьшится: из федерального бюджета на эти цели пойдут 7,7 млрд руб., а из регионального – 6,7 млрд руб. Как пояснил источник РБК в **Росавиации**, общий размер субсидий в 2021 году составит 13,9 млрд руб., поскольку 0,5 млрд из новых федеральных субсидий будет распределено между авиакомпаниями в декабре

<https://www.rbc.ru/society/23/12/2020/5fe33f9c9a7947805e622827>

### **КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.24; ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ ВНОВЬ ПРИШЛИСЬ КО ДВОРУ; МИНТРАНС РЕШИЛ СНЯТЬ ЗАПРЕТ НА ПАРКОВКУ ТЯЖЕЛОЙ ТЕХНИКИ**

**Минтранс** хочет отменить действующий сейчас запрет на организацию парковок грузовиков и автобусов во дворах жилых домов. Послабление заложено в проекте ведомственного приказа. Эксперты говорят, что запрет, введенный 1 января 2020 года, фактически не работал, так как штрафов для нарушителей введено не было.

**Минтранс** разместил на regulation.gov.ru проект приказа, в котором пропишут новые требования к парковкам для грузовиков и автобусов, организованных «в границах городских поселений, округов», а также на территории Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя. Закон «О безопасности дорожного движения» обязывает перевозчиков «обеспечить» стоянку транспортных средств в соответствии с требованиями приказа **Минтранса №199** (действует с 1 января 2020 года). Этот документ будет отменен 1 сентября 2021 года, вместо него начнет действовать новый приказ.

Будет исключена норма, запрещающая «создание парковок на территории общего пользования в границах элемента планировочной структуры, застроенного многоквартирными домами».

Идея обязать бизнес обеспечивать грузовики и автобусы отдельными паркингами изначально принадлежала депутатам Госдумы, которые прописали эту норму в законе «О безопасности дорожного движения». Когда конкретные требования к стоянкам появились в приказе **Минтранса**, документ поддержали ГИБДД, Центр организации дорожного движения Москвы и Мосгорсдума, о чем рассказывал “Ъ”. В Госавтоинспекции, в частности, рассказывали о жалобах граждан на хаотичную стоянку коммерческого транспорта во дворах. Запрет должны были контролировать сотрудники

**Ространснадзора**, которые могли лишать компании лицензий в случае, если парковка организована не по правилам, поясняли в **Минтрансе**.

В министерстве “Ъ” пояснили: закон «О безопасности дорожного движения» позволяет установить ведомственным приказом требования к самим стоянкам, но не к месту их расположения. Согласно вступившему в силу в ноябре 2020 года федеральному закону «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», ведомственный акт не может устанавливать «излишние требования по отношению к закону», рассказали в **Минтрансе**. По сути норма так и не заработала и носила рекомендательный характер, считает глава комиссии Мосгордумы по законодательству Александр Семенников: в КоАП не было прописано санкций. Представители **Минтранса** ранее заявляли о планах ввести новый штраф в КоАП, но сделано это не было. Александр Семенников заметил, что в новом приказе сохраняются нормы и правила, которые невозможно выполнить, если парковка расположена около дома (требования к освещению, организации движения и установке знаков). «Когда штраф появится, то приказ заработает», – уверен он. Пока этого не сделано, отмечает депутат, проблема с размещением грузовиков во дворах в Москве сохраняется, в некоторых местах это удастся решить установкой запрещающих знаков.

Координатор проектов ассоциации «Дальнбойщик» Валерий Войтко удивляется, зачем **Минтранс** вводил запрет, который заведомо невозможно соблюсти.

«Во многих городах есть автобазы и стоянки, расположенные рядом с жилыми домами, просто взять или перенести их в тайгу или лес не получится, – говорит он. – **Минтранс** попытался перепрыгнуть уровень своей компетенции. Решения об организации парковок на местах должны принимать не министерство, а местные органы власти». Запрет никем не контролировался, подтверждает президент национальной ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Магятин. «Нужно было четко прописать, кто и как контролирует нарушения, но ничего этого не сделали, – говорит он. – У нас это постоянно. Вводим законы, которые непонятно, как исполнять, а порядка так и не появляется».

«Много корпоративных автомобилей можно увидеть во дворах жилых домов и около них, – обращает внимание директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов. – Обычно у водителей таких машин есть и личный легковой автомобиль, который большую часть недели стоит без движения, и коммерческий. Часто кузов старых транспортных средств используются как место для размещения рекламных материалов. Такие автомобили могут стоять без движения месяцами, приносить прибыль за счет рекламы и снижать пропускную способность парковки».

<https://www.kommersant.ru/doc/4627505>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/12/23/mintrans-predlozhit-razreshit-parkovat-gruzoviki-i-avtobusy-u-zhilyh-domov.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.24; РОБОТА ПОДКЛЮЧАТ К ШТУРВАЛУ; РОССИЯ СОЗДАСТ ФЛОТ СУДОВ БЕЗ ЭКИПАЖЕЙ**

К августу следующего года в России появятся первые суда, оснащенные системами автономного судовождения, рассказали «Российской газете» в отраслевом центре «Маринет». Современные технологии для морской отрасли внедряют в составе национальной технологической инициативы.

Ранее президент поручил правительству разработать меры стимулирования производства средств безэкипажного вождения и внести необходимые изменения в законодательство для использования автономных судов. Как сообщили в **Росморречфлоте**, поручения **минтрансу** и **минпромторгу** совместно с **МИД России** также касаются разработки механизмов продвижения технологий безэкипажного судовождения в мире. Россия стремится занять лидирующие позиции в этой сфере.

Если судоходным компаниям, которые первыми примут участие в проекте, оказать поддержку, в течение двух-трех лет получится сформировать флот в составе около 100 судов с системами автономного судовождения под российским флагом, отметил генеральный директор «Маринет» Александр Пинский. «Это будет уже драматическое необратимое глобальное изменение во всем мировом флоте, которое повлечет реакцию других стран и международных организаций», – пояснил он.

Автономные или безэкипажные суда не предполагают полного отсутствия людей на борту. Экипаж все равно присутствует на судне, чтобы обслуживать его в ходе плавания, которое порой длится месяцы без захода на ремонтные базы. Сейчас основная задача экипажа – управление движением судна, то есть навигация. В автономных судах эту главную функцию на себя могут взять автоматизированные системы.

Первые технологические проекты в этой сфере начали появляться еще в 2017 году. На автономное управление переводили отдельные узлы судов. Однако целостной системы пока нигде не создано, тем более такая система нигде не внедрена в практику судоходных компаний.

Между тем появление автономных судов может принести российским судоходным компаниям определенные дивиденды. Прежде всего, повысится безопасность. Сейчас около 90% всех инцидентов на море происходит из-за «человеческого фактора» – люди устают, теряют концентрацию внимания, ошибаются, принимают неправильные решения. Повышение уровня безопасности приведет к снижению страховых премий, то есть страхование судов будет обходиться дешевле.

Кроме того, судоходные компании смогут отслеживать работу автономного судна в постоянном режиме, что позволит повысить дисциплину экипажа.

Конечно, численность экипажей на борту будет уменьшаться. Однако условия труда в море очень тяжелые, так что профессия моряка и так теряет популярность, дефицит кадров в отрасли сейчас составляет около 20% от потребностей.

<https://rg.ru/2020/12/23/v-rossii-poiaviatsia-bezekipazhnye-suda.html>

### **РБК С-ПЕТЕРБУРГ; ВЛАДИМИР ГРЯЗНЕВИЧ; 2020.12.24; НОВЫЙ ВОКЗАЛ ГРОЗИТ ТРАНСПОРТНЫМ КОЛЛАПСОМ ЦЕНТРУ ПЕТЕРБУРГА**

Реализация проекта создания высокоскоростной магистрали Москва-Петербург (ВСМ) столкнулась с серьезной инфраструктурной проблемой. Как сообщили РБК Петербург городские градозащитники, Смольный и РЖД договорились, что вокзал, который будет принимать поезда этой ветки, будут строить на месте бывших складов Северного страхового общества (Кокоревские склады) на Лиговском пр., 52. Однако эта территория застроена историческими зданиями, находится в зоне регулирования застройки (ЗРЗ) и по закону сносить здания нельзя, на что указывает петербургский комитет по госзащите и охране памятников Петербурге (КГИОП).

Попытка инициаторов проекта провалить нужное изменение в закон № 820–7 «О границах объединённых зон охраны...» (например, исключить территорию из ЗРЗ или установить в ней особый режим использования) может вызвать в городе очередной скандал, считают градозащитники.

В то же время в среде как специалистов по транспорту, так и архитекторов нет определяющего мнения о правильности выбранного места для вокзала. Редакция РБК Петербург попросила высказать свое мнение по этой проблеме Никиту Явейна, руководителя архитектурного бюро «Студия 44», предложившего несколько лет назад свой проект, основанный на двухуровневом перроне на самом Московском вокзале.

Никита Явейн, руководитель архитектурного бюро «Студия 44»:

«Главная проблема сейчас – не снос бывших Кокоревских складов и даже не конкретное место размещения вокзала для ВСМ. Не решены более глобальные вопросы. Первостепенный, на мой взгляд, – это неготовность инфраструктуры Петербурга для

увеличения пассажиропотока до 30 млн пассажиров при запуске ВСМ. Такое увеличение прогнозирует РЖД. При нынешней инфраструктуре район Лиговки захлебнется. Лиговский проспект не справится с таким пассажиропотоком вне зависимости от того, где конкретно в этом районе будет размещен вокзал – на месте Кокоревских складов, справа от ж/д путей на территории бывшей Московской–Товарной или на самом Московском вокзале. Не поможет ни планируемая вблизи Кокоревских складов новая станция метро «Лиговский проспект – 2», ни траволатор к Московскому вокзалу. Я согласен с общим мнением специалистов по транспорту, что Лиговка уже перегружена. Надо всерьез рассмотреть возможности всей транспортной инфраструктуры в этой зоне.

Вокзал ВСМ будет востребован только, если к нему будет нормальный подъезд такси и личного транспорта – потому что 40% пассажиров будут пользоваться легковым транспортом. Понятно, что площадь Восстания обеспечить этого не сможет – она и сейчас не справляется. Предлагают часть территории Кокоревских складов отдать под площадь перед новым вокзалом. Но это ничего не даст, потому что попасть на нее можно будет только с Лиговки, а она будет стоять. Не поможет, даже если часть потока пустить по улице Черняховского. Из-за этих проблем сама ВСМ станет бессмысленной – сэкономив, по расчетам РЖД, 90 минут пути по ВСМ (по сравнению с нынешней линией), люди будут терять порядка 30-40 минут на то, чтобы подъехать к новому вокзалу или уехать от него.

Чтобы ВСМ полноценно заработала, надо создать адекватные подъезды к вокзалу: устроить подключение к строящейся широтной магистрали ВСД и к КАДу. Кроме того, надо найти место для длинных перронов, не менее 200-300 метров, с возможностью размещения вдоль них зоны ожидания легкового транспорта. Причем все это надо решать комплексно, вместе с Московским вокзалом, который надо полностью реконструировать.

На этом фоне проблема сноса Кокоревских складов мне представляется второстепенной и более простой. Там конечно масса градостроительных ограничений, но под такой крупный проект можно вносить изменения в режимы охраны. Все можно сделать, если решены основные вопросы, если мы получаем в результате понятную ситуацию. Я пока не вижу ответов на главные вопросы, нет внятной схемы обустройства всего транспортного узла».

[https://www.rbc.ru/spb\\_sz/23/12/2020/5fe327b69a7947756c1cb637](https://www.rbc.ru/spb_sz/23/12/2020/5fe327b69a7947756c1cb637)

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.12.24; ДОСТИЖЕНИЯ В ДВИЖЕНИИ; В УХОДЯЩЕМ ГОДУ «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» УКРЕПИЛИ СВОИ ПОЗИЦИИ НА ТРАНСПОРТНОМ РЫНКЕ**

Пандемия коронавируса и связанные с ней экономические затруднения не помешали планам «Российских железных дорог» по модернизации подвижного пассажирского состава и расширению сети скоростного сообщения. На маршруты «РЖД» на протяжении всего года поступали новые вагоны дальнего следования, а современные поезда «Ласточка» связали ряд крупнейших городов страны. Вместе с этим холдинг продолжил реконструкцию старых вокзалов и строительство новых, а также поставил рекорд по объему грузоперевозок.

Несмотря на коронавирусные сложности и существенное падение пассажиропотока в 2020 году, парк поездов дальнего следования АО «Федеральная пассажирская компания» (дочернее предприятие «РЖД») продолжал пополняться одноэтажными плацкартными и купейными вагонами, а также новыми двухэтажными. Новый подвижной состав уже вышел на маршруты и связал Москву с Владивостоком, Псковом, Волгоградом, Читой и Санкт-Петербургом. Всего в 2020 году в компанию поступят более 600 новых вагонов.

Вместе с поставкой в сеть «РЖД» новых вагонов холдинг активно обновляет старый подвижной состав. В текущем году маршруты компании пополнят более 400

модернизированных вагонов. Их оборудовали кондиционерами, биотуалетами и полностью обновили интерьер – пассажирам стало гораздо комфортнее в пути. Кстати, сейчас кондиционерами оснащено 82% поездов дальнего следования, а современными биотуалетами – более 70%.

Помимо обновления подвижного состава «РЖД» продолжила расширять сеть скоростного сообщения. Поезда «Ласточка» теперь курсируют между Ростовом-на-Дону, Анапой и Новороссийском, между Курганом и Екатеринбург, Москвой и Костромой, Пермью и Краснокамском, Санкт-Петербургом и Старой Руссой, Челябинском и Магнитогорском.

Время в пути для пассажиров значительно сократилось. Например, добраться от Москвы до Костромы и из Челябинска до Магнитогорска можно за 4 часа. На всех новых маршрутах «Ласточки» останавливаются на промежуточных станциях.

Есть новшества и в кадровом наполнении. Если раньше скоростными поездами управляли только мужчины, то теперь профессию помощника машиниста могут освоить и представительницы прекрасного пола. Их подготовка началась 1 июня. До того кандидаты прошли несколько отборочных этапов для определения их готовности к управлению железнодорожным транспортом. Обучение длится шесть месяцев. С начала 2021 года первые женщины – помощницы машиниста выйдут на маршруты от Москвы до Санкт-Петербурга, Белгорода, Смоленска, Иваново, а также на Московское центральное кольцо (МЦК). Кстати, с 1 марта зарплата работников холдинга проиндексирована на 2%, а с 1 октября – еще на 1%.

По сети «РЖД» начали курсировать и «Орланы». В честь занесенных в Красную книгу представителей семейства пернатых названы поезда новой модификации РА-3. Они созданы специально для пригородных перевозок на неэлектрифицированных участках. Первый рейс состоялся 30 июля на маршруте Иваново – Кинешма, а с 7 сентября «Орланы» перевозят пассажиров между Архангельском и Онегой.

Для удобства и безопасности пассажиров салон поезда оборудован системой климат-контроля и обеззараживания воздуха. Предусмотрены места посадки-высадки для маломобильных пассажиров, места для кресел-колясок, специальное оборудование в санузле.

Уходящий год дал серьезный импульс развитию внутреннего туризма. В середине августа «РЖД» запустила туристический поезд «Сочи» по побережью Черного моря. Пассажирам доступны плацкартные, купейные и общие вагоны с кондиционерами, бесплатным интернетом, USB-портами и прочими удобствами. Предусмотрены остановки в Сочи, Адлере, Лоо и других курортных пунктах. Кроме того, еще один туристический поезд запущен между Москвой и Переславлем-Залесским – жемчужиной Золотого кольца России.

На фоне пандемии и экономических трудностей холдинг принял более 80 решений о снижении тарифов на грузоперевозки

Сделать путешествие еще удобнее позволит обновленный электронный билет. Бланк получил новый вид, информация организована в трех главных блоках – данные рейса и пассажира, описание тарифа и класса обслуживания, а также другая полезная информация. Разделение на блоки делает билет максимально понятным и читаемым. Дизайн разработан совместно со «Студией Артемия Лебедева».

Новшества ждут пассажиров и на вокзалах. В ноябре на вокзалах Самары, Волгограда и других крупных городов появились современные гостиницы. 31 июля после масштабной реконструкции открылся вокзал Улан-Удэ. Площадь здания увеличилась на 1,2 тыс. кв. м., полностью отремонтированы внутренние помещения, установлены лифты, обновлены комнаты длительного отдыха, появилась касса для маломобильных пассажиров. Обновленные исторические вокзалы открылись и в городе Шарья Костромской области, в Иваново. «РЖД» бережно подошла к реконструкции: исторический облик вокзалов сохранен, но пользоваться ими стало гораздо удобнее.

А в Сосногорске (Республика Коми) появился первый инновационный модульный вокзал. Объект создали с помощью современной технологии BIM-моделирования. Здание состоит из 16 блоков. Там разместились зоны отдыха и продажи билетов, кафе, санитарные зоны. Наконец о ценовой политике. Как и прежде, «Российские железные дороги» предоставляют скидку в 50% на билеты в поездах дальнего следования для детей от 10 до 17 лет в летний период. А в приложении «РЖД Пассажиры» школьники и студенты могут оформить льготные проездные на пригородных направлениях в режиме онлайн. Пока такая опция доступна только учащимся Калининградской области, но скоро может распространиться на другие регионы.

Современные технологии помогают и в обслуживании слабослышащих пассажиров. Для них доступны видеоматериалы и возможность вызова владеющего языком жестов оператора. Пока система работает на крупнейших вокзалах Москвы, в дальнейшем будет доступна в других городах. Конечно, железная дорога заинтересована, чтобы при необходимости оказывали помощь нуждающимся пассажирам и путешествующие медработники. Поэтому приветствуется, когда человек при оформлении билета сообщает о наличии у него медицинского образования.

«РЖД» помогает не только пассажирам, но и грузоотправителям. На фоне пандемии и экономических трудностей холдинг принял более 80 решений о снижении тарифов на грузоперевозки. Они затронули предприятия, производящие товары народного потребления, сырую нефть и прочее.

Снижение тарифов распространяется и на производителей угля. В марте «РЖД» и администрация Кузбасса договорились о перевозке в 2020 году более 56 млн тонн каменного угля в восточном направлении, из них 53 млн – на экспорт.

В целом 2020 год стал одним из самых успешных для сегмента грузоперевозок «РЖД». За 11 с половиной месяцев холдинг перевез более 5 млн контейнеров двадцатифутового эквивалента (ДФЭ). Хороший рост показало и дальневосточное направление. Так, весной во Владивостоке зафиксирована рекордная выгрузка – 4895 вагонов.

В нынешнем году успешно развивалось и сотрудничество с Китаем. Объем перевозок между Европой и Поднебесной по сети «РЖД» вырос в два раза. Из КНР во Францию пришел первый поезд со средствами по борьбе с коронавирусом. Железнодорожные перевозки оказались в несколько раз рентабельнее авиации. Новые маршруты в Поднебесную открылись и из российских регионов: грузовые поезда шли по территории Архангельской, Московской, Пензенской областей.

<https://rg.ru/2020/12/23/v-uhodiashchem-godu-rossijskie-zheleznye-dorogi-ukrepili-svoi-pozicii-na-transportnom-rynke.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.24; «ВСЕ, ЧТО БЫЛО НЕОБЫЧНО РАНЕЕ, СТАЛО РЕАЛИЯМИ»; ГЛАВА ОТЛК ЕРА АЛЕКСЕЙ ГРОМ О РЕКОРДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ И ДОРОГИХ ПЛОМБАХ**

В отличие от большинства транспортных отраслей железнодорожные контейнерные перевозки во время пандемии стремительно взлетели. О непредвиденном росте объемов на 60%, сокращении ценового спреда между железнодорожными и морскими перевозками и о пилотных перевозках санкционных грузов под пломбой “Ъ” рассказал гендиректор АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) Алексей Гром.

– Как повлияла пандемия на развитие железнодорожного контейнерного транзита?

– Я могу говорить только об объемах ОТЛК ЕРА. Но, поскольку доля компании на направлении Китай–Европа уже превысила 90%, можно относительно полно рассказать обо всем сегменте. Конечно, мы рассчитывали на рост объемов – такой и была главная задача. Но в итоге фиксируем совсем не те результаты, которые планировали именно на

этот год, – достижение этого объема перевозок, согласно стратегии, ожидали на конец 2022 года. В течение двух лет рассчитывали на прирост 30%, в этом же году – уже 60%.

С апреля объем в нашем транзитном сервисе удвоился, а система в целом, цепочка поставки, фактически не сбоила.

Понятно, что периодически были задержки: к примеру, надо перевести 200 контейнеров при плане 100. Поэтому в сжатые сроки нужно было «подтягивать» и дополнительные инфраструктурные возможности, и менять технологию под растущий объем. Но в целом серьезных недоработок, в результате которых мы бы просто встали и стояли, не было. С начала года в нашем сервисе перевезено уже более 500 тыс. контейнеров.

– Надеетесь сохранить темпы?

– Мы понимаем, какая может быть дальнейшая перспектива роста, и нам ни в коем случае нельзя останавливаться: нужно снова вернуться к аудиту технологии, к проверке возможностей инфраструктуры. К концу года мы видим, что коридор уже близок к максимальным значениям сквозной пропускной способности.

Да, ОАО РЖД может дополнительно взять и свободно перевезти еще 300 тыс. контейнеров, но это сердцевина нашего маршрута, а есть еще пограничный переход Китай–Казахстан, где могут возникнуть технологические сложности и ограничения. А это важнейшее звено всей цепочки. Схожая ситуация – на границе Белоруссии с Польшей, Калининградской области с Польшей и с маршрутами short sea (морские перевозки на относительно короткие дистанции, включая каботаж. – “Ъ”).

Должен отметить, что, если бы не калининградское направление, нам, наверно, было бы сложнее, и хорошо, что оно у нас сегодня есть. Хорошо, что оно развилось до регулярных сервисов и принимает несколько пар поездов в сутки, а не в неделю, как раньше.

– Какова его доля в вашем общем контейнеропотоке?

– Пока небольшая, мы только начали: если, допустим, на Брест сегодня идет 10–12 китайских поездов в сутки, то на Калининград – три-четыре поезда в сутки. Тем не менее удалось убедить и китайских, и европейских грузовладельцев, что это очень хорошее направление и перспективный новый коридор.

Мы рады, что никакие внешние факторы не ослабляют общую сфокусированность на целях объема роста перевозок.

Сегодня мы можем конкурировать не только по скорости, но и уже по ценовому параметру, по тарифным условиям с морским транспортом.

И, конечно же, продолжать оставаться значительно, в десятки раз, дешевле авиатранспорта.

– Какой сейчас разрыв между морскими тарифами и вашими?

– Если рассматривать порт–порт в направлении Китай–Европа и терминал–терминал от границы с Китаем до границы с Европой, разницы уже почти нет, в пределах €100 за 40-футовый контейнер. Когда-то она была в разы выше, никто не верил, что цена может быть в том числе одним из конкурентных преимуществ железной дороги. Мы везем почти за те же деньги от границы Китая до границы с Европой, но в три-четыре раза быстрее.

– Говорят, во время первой волны ограничений море очень сильно демпинговало, ставки снизились, – это так?

– Вы знаете, море периодически сильно демпингует, а затем идет в серьезный рост. Думаю, что эта не очень стабильная «кардиограмма» тоже послужила фактором, из-за которого грузоотправители приняли решение сменить вид транспорта. Их ведь прежде всего волнует стабильность. И не только самих сервисов, но и цен.

За время работы мы снизили комплексную ставку на некоторых направлениях более чем на 30%. Но у нас нет задачи быть дешевле морского транспорта: у каждого свои преимущества, и мы понимаем, что морские перевозки тоже могут в какой-то момент скорректироваться. Мы хотим утвердить в сознании клиентов, что сервис стабилен в отношении технологий, инфраструктуры, скоростных и стоимостных показателей.

Интерес может также подогревать фактор экологичности железнодорожного транспорта: вопросам экологии уделяется все больше внимания.

– За какой период ставки снизились на 30%?

– Мы пришли командой в начале 2016 года, провели анализ себестоимости, нашли резервы для оптимизации затрат, и пошло снижение. Оно не касалось инфраструктурных тарифов.

Есть заблуждение, что ОТЛК ЕРА получает «тарифный эксклюзив» от акционеров. Это миф.

Инфраструктурные тарифы по нашему коридору не уменьшаются, а в некоторых случаях даже растут, и в абсолютном выражении, и в относительном, – например, по показателям дополнительных сборов.

Кроме того, для работы по данным тарифам нам необходимо выполнить гарантированный годовой объем перевозки. Такого дополнительного условия нет ни на одном транзитном коридоре на сети ОАО РЖД. Поэтому наша оптимизация ставки проходит за счет вагонной составляющей, технологических решений. Пока считаем, что на хороший уровень тарифной привлекательности мы уже вышли. Дальше будем ориентироваться.

– Вы свой тариф везде платите во франках?

– Да, транзитный тариф зафиксирован в швейцарских франках, они почти не девальвируются. И если вы возьмете, например, тариф по инфраструктуре ОАО РЖД, то за среднее расстояние, которое мы по ней проходим, – 2–2,5 тыс. км в зависимости от маршрутов и погранпереходов – наш тариф составляет от \$600–650 за 40-футовый контейнер. А если вы на это же расстояние поедете по прейскуранту 10-01 (базовый, внутренний тариф ОАО РЖД – “Б”), то с вас возьмут \$400–450. Так что перевозки действительно очень выгодны для инфраструктуры: доходность по ним максимальная, и они номинированы в твердой валюте.

– И все же, будет ли рост перевозок столь же быстрым в 2021 году?

– Начался-то год не со скачка, а, наоборот, с проседания объемов в феврале, когда Китай у нас практически встал и объемы в основном шли из Европы. Китай очень быстро закрылся. И в феврале мы срочно меняли технологию под то, что объемы шли только из Европы в Китай, обратно почти ничего не ехало.

– Так же не бывает практически никогда.

– Не бывает. Но в 2020 году все, что было необычно ранее, стало реалиями, и так и будет происходить дальше. Китай все делает очень быстро: закрывается быстро и также быстро открывается. В марте ситуация поменялась еще раз с ног на голову, то есть Китай стал быстро восстанавливаться, а в Европе начались локдауны, – и снова нам приходилось менять технологии «в дороге». Скачок на самом деле начался где-то с апреля-мая, когда вдвое выросли объемы по сравнению с 2019 годом. Но мы были готовы и в сжатые сроки донастроили все необходимое, чтобы не отказать ни в одной заявке.

Что касается будущего, конечно, наша основная задача в том, чтобы сохранить рост. Он не будет таким скачкообразным, как в этом году. Если 2021 год будет годом выхода мировой индустрии из пандемии, то и другие виды транспорта активно попытаются этим воспользоваться. Но на свою долю роста мы будем рассчитывать и делать все, чтобы он составил не менее 10%.

– А чьи объемы вы сейчас забрали? Это авто, авиа?

– Это частично авиа, частично с моря, частично генерация новых объемов из новых провинций. Понимаете, когда к нам приходят с новым объемом, мы не спрашиваем откуда – с моря, авиатранспорта или автомобиля. Нам все равно, главное, чтобы хватило пропускной способности, чтобы для этих новых объемов организовать такой же качественный сервис, как и для традиционных объемов и грузов.

– Говорили, есть большая проблема с допуском автотранспорта на границе Китая, на погранпереходах...

– Такой рост не может не сопровождаться проблемами. А сегодня, конечно, эти проблемные вопросы на границах есть. При этом важнейший фактор – балансировка объемов из Европы в Китай по отношению к перевозкам из Китая в Европу – у нас уже больше 55%, то есть мы убедили часть предприятий, в том числе известные бренды из сегмента европейской автомобильной промышленности, пересмотреть свои планы и переключиться на транзит по железной дороге.

– Какой объем перевозок вы прогнозируете в этом году?

– Как я уже отметил, мы перешли значимый рубеж 500 тыс. TEU. И если не будет у нас каких-то сверхъестественных форс-мажорных обстоятельств, например связанных с погодными условиями (обычно в конце года, к сожалению, нас выбивают из ритма ветры по Казахстану и Китаю, по границе), мы все-таки надеемся перевезти 540–550 тыс. TEU. Из них около 90% – это чистый транзит. Еще у нас есть транзитные перевозки, которые не для всех стран являются транзитными. Например, отправка из Белоруссии в Китай для Казахстана и России – транзит, а для Белоруссии – нет.

– А что касается доходности?

– Доходность нормальная. Не высокая, не маленькая, достаточная для того, чтобы сохранить свое место в списке 500 крупнейших компаний России в этом году. По финансовым результатам, думаю, это будет рекордный год для компании.

– Вы имеете в виду по чистой прибыли?

– Кто-то по чистой прибыли считает, кто-то – по EBITDA. Прибыльность обычно линейно зависит от количества оказанных услуг. Рекорд по объему перевозок, как правило, определяет и финансовый результат. В этом году очень много рекордов установлено, и по финансам в том числе, несмотря на то что по ряду направлений у нас увеличился объем производственных и инфраструктурных платежей в адрес наших акционеров.

– Значительно?

– Не имеет значения, значительно или нет... Любое увеличение подобного рода затрат должно сопровождаться эффектом роста грузовой базы либо оптимизацией затрат в других процессах. Например, мы работаем с новой технологией, и одна из инфраструктурных компаний посчитала, что эта новая технология приводит к дополнительным издержкам с их стороны. Они нам говорят, что готовы эту технологию реализовать, но это будет стоить какое-то количество швейцарских опять же франков. Мы делаем инвестиционные расчеты, принимаем решение, идем в эту технологию или не идем... Наши технологии в основном связаны с укрупнением поездных отправок, либо с сокращением транзитного времени доставки, либо с вопросами формирования или расформирования китайских и европейских поездов. Поэтому каждый такой момент мы просчитываем и принимаем совместное решение.

– Сейчас идет вторая волна коронавируса. На вашей деятельности она как-то сказывается?

– Пока нет. Мы держим эти вопросы на постоянном контроле, и отсутствие тотальных локдаунов в основных странах–потребителях нашей услуги является позитивным фактором: продукт востребован, им будут продолжать пользоваться, и его росту будем способствовать не только мы, но и наши контрагенты и партнеры, в том числе в странах с не очень благоприятной эпидемиологической обстановкой.

– Если говорить не конкретно об ОТЛК ЕРА, а обо всем транзите Китай–Европа–Китай, как вы полагаете, в долгосрочной перспективе объем перевозок по железной дороге будет увеличиваться?

– Что я могу вам ответить на этот вопрос, являясь генеральным директором компании, у которой основной хлеб – это контейнерные перевозки? Конечно, я считаю, что нет никаких предпосылок, чтобы этот объем уменьшился. Общий объем евразийского транзита – больше 20 млн контейнеров в год. Мы все вместе провезем в этом году чуть меньше 1 млн, а на следующий год будем близки к миллиону.

– Кого вы включаете?

– Весь евразийский транзит перевозок по железной дороге из Китая в Европу и в обратном направлении.

– В том числе обходящие Россию?

– Меня все время спрашивают о конкурентах, но, вы знаете, если маршрут работает хорошо, то он добавляет лояльности к перемещению груза из Европы в Азию или из Азии в Европу по железной дороге. Он создает ценность железной дороги для пользователей, и рост количества опций в принципе тоже идет на пользу.

Когда вы говорите «в обход», спрашивается, в обход чего? России? Но у нас акционером является и Казахстан. И то, что один из наших акционеров растет и по другому направлению, – это хорошо. Ведь здесь вопрос стоит не о перераспределении объемов с одного направления на другое – речь идет об органическом росте.

То же самое и с Беларусией, тоже один из наших акционеров, у которой есть транзитный маршрут из Прибалтики на Украину без участия РФ и Казахстана. Также хорошо, и я так понимаю, что он тоже достаточно эффективен для определенных клиентов. А есть маршруты, которые проходят только по России: например, из российских портов Дальнего Востока в направлении западных границ РФ. Едва ли на рынке евразийских перевозок существует серьезный клиент, который захочет сложить все яйца в одну корзину, и хорошо, что пространство колеи 1520 мм предоставляет клиенту широкие возможности по выбору оптимального для него маршрута.

– Играет ли какую-то роль в вашей деятельности и на ожиданиях фактор сокращения китайских субсидий на контейнерные перевозки?

– Конечно, фактор субсидий играет важную роль в производственной и коммерческой деятельности. Но прямой зависимости «нет субсидий – нет объемов» тоже не существует. Иначе как объяснить резкий рост объемов при существенном сокращении китайских субсидий?

Мы, конечно, поддерживаем субсидии, направленные в адрес железной дороги. Я отношусь к этим субсидиям скорее как к инвестициям в будущее, потому что это инструмент, который в итоге приводит к развитию страны, которая эти фонды и выделяет. Вместе с ростом объемов перевозок от выделенных субсидий развивается важнейшая индустрия, строятся новые железные дороги, объекты инфраструктуры, разрабатываются новые типы тягового подвижного состава и вагонов, и контейнеров, и т. д.

Субсидии должны быть вовремя и правильно введены и вовремя же сокращены. Это вопрос целостный. Ведь то, что китайцы предложили определенный объем субсидий на перевозки, а сейчас сокращают, не приводит, как многие говорят, к обвалу железнодорожных перевозок. Была сделана инвестиция, а сейчас инвестор уже получает дивиденды от того, что маршрут разработан. Все поняли его конкурентное преимущество, поняли, какой мультипликативный рост от этого внедрения.

– Вы имеете в виду, что субсидия не должна быть перманентной или восприниматься как перманентная?

– Как правило, она не должна быть перманентной. Наверное, могут быть и какие-то точечные, кратковременные субсидии, в случае возникновения чрезвычайных обстоятельств, еще по каким-то причинам... И как только эти обстоятельства заканчиваются – заканчивается субсидирование. Как правило, субсидию всегда правильно рассматривать как инвестиционный проект.

– Притом что объемы контейнерных перевозок растут, нужны ли на самом деле введенные для них с августа субсидии на 400 млн руб. в этом году?

– На мой взгляд, да. Они были достаточно быстро согласованы и введены. Уже перевезено несколько тысяч контейнеров. Я считаю, что это очень хорошая идея, которая получит дальнейшее развитие. Важно только, чтобы выдача субсидий не привела к простому перераспределению потоков с одного железнодорожного маршрута на другой. Но в отношении японских и корейских грузов, думаю, что это сделано очень своевременно, и,

хотя в какой-то степени эти маршруты могут казаться конкурирующими, мы очень внимательно и с большим интересом наблюдаем за ними.

Мы на эти субсидии не претендуем, так как наши существующие тарифы на базовых маршрутах обеспечивают необходимый уровень и конкурентоспособности, и доходности. Но в целом компании, которые под них подпадают, говорят о хороших результатах. Главное, чтобы субсидия доходила до грузовладельцев и мотивировала его переключиться на новый маршрут или на новый вид транспорта.

Я уверен, что японские и корейские грузовладельцы дадут нам возможность еще раз подчеркнуть надежность, стабильность и эффективность перевозки грузов по железнодорожной инфраструктуре 1520 (мм, с «российской» шириной колеи.– “Ъ”). А когда к чему-то хорошему начинаешь привыкать, потом это уже становится частью долгосрочной стратегии компании, и потом вдруг оказывается, что эти перевозки могут быть конкурентоспособными без предоставления субсидий. Это как раз то, что происходит в Китае: вы сами говорите, что китайские субсидии сокращаются, но я вам хочу сказать, что есть уже отдельные отправки по ряду направлений, которые осуществляются без китайских субсидий.

– И объемы не упадут?

– Если правильно все организовать, планомерно сокращать объем дотаций без потери качества сервиса и скорости доставки, объемы по наиболее востребованным направлениям вырастут. Это касается даже не столько транзита, сколько экспортно-импортных перевозок.

– Если говорить о другом конце этого пути, о Европе, замечаете ли вы какое-то снижение или задержку предъявления европейских грузов из-за конфликта между Белоруссией и прибалтийскими странами?

– Нет, абсолютно. Не замечаем. Конечно, у нас определенная обеспокоенность была. Но мы были постоянно в контакте с представителями на местах и с руководителями Белорусской железной дороги. Все-таки на железных дорогах Евразии есть очень хорошие традиции, и они заключаются в том, что в сложные времена железнодорожники объединяются.

В Белоруссии случилось то, что случилось, но у нас сбоев от этих обстоятельств никаких не было. Хочу огромное спасибо сказать, пользуясь случаем, белорусским и еще польским железнодорожникам, которые работают надежно, уверенно, и то же самое могу сказать и про приграничную инфраструктуру в Польше. За текущий год наша с ними кооперация и партнерство стали эффективными как никогда. А самая лучшая иллюстрация взаимодействия – объем совместно выполненных перевозок.

– Затрагивают ли как-то вашу деятельность переход «Трансконтейнера» в частные руки и планы ОАО РЖД по созданию собственного контейнерного оператора?

– Начнем с того, что мы сразу же предложили сотрудничество новому руководству «Трансконтейнера». По каким-то соображениям пока этого сотрудничества нет. Но это не значит, что его не будет никогда: мы можем быть отличными партнерами, и мы можем заниматься совместными проектами.

Это относится и к создаваемому новому контейнерному оператору с участием ОАО РЖД. Из того, что я знаю,– проект действительно есть, и его главной задачей является органический рост контейнерных перевозок: все-таки сегодня по развитию железнодорожного контейнерного бизнеса Россия не находится в числе лидеров. Надо это признать, как равно и то, что мало кто сравнится с Россией по потенциалу роста этого сегмента. Поэтому, если образование нового игрока приведет не к перераспределению объемов, а к динамичному росту,– всем будет только лучше.

Еще раз, есть очень много предприятий и в России, и у наших ближайших соседей по ЕАЭС, чью продукцию можно контейнеризировать и отправить по железной дороге.

Потенциал здесь далеко не исчерпан, и мы приветствуем любого нового игрока на рынке контейнерных перевозок, чья деятельность направлена на созидание.

– Насколько выгодными оказались транзитные перевозки санкционных грузов?

– Пока мы находимся в стадии пилотных отправок. Этот бизнес сильно осложняется эпидемиологической ситуацией. Все-таки исходная идея у нас была нацелена на Европу – перевозки мяса, рыбы, других продуктов питания в Китай, а сейчас все складывается таким образом, что Пекин, наоборот, вводит ограничения и в некоторых случаях запреты на перевозку этой продукции, связанные с эпидемиологической ситуацией. Поэтому пока идут пилотные отправки.

И тем не менее мы все-таки рассчитываем, что 2021 год станет годом выхода мировой индустрии из пандемии, и на этом фоне перевозка санкционных грузов может получить очень хорошее развитие. С точки зрения тарифной привлекательности я рискну предположить, что это будут наилучшие или одни из самых лучших условий для перевозки, например, скоропортящихся грузов из Европы в Китай. Мы свою тарифную политику планируем таким образом, чтобы это было интересно прежде всего грузовладельцу, и в том числе по сравнению с другими видами транспорта.

– А за навигационную пломбу кто платит?

– На этапе пилотных перевозок мы делим дополнительные расходы, сравнительно небольшие, между теми, кто участвует в пилотных отправках: это грузоотправитель, грузополучатель, инфраструктура, оператор пломб и мы. Скажем, когда, например, поезд останавливается ради того, чтобы на один или два контейнера навесить пломбу, это создает определенные затраты, для перевозчика в том числе. Это время простоя, а время, как мы знаем, – это деньги, поэтому каждый берет на себя часть расходов.

В дальнейшем, когда, мы надеемся, эти отправки начнут осуществляться в промышленном количестве, мы будем пересматривать в том числе и тарифные условия. Будем забирать на себя большую часть затрат. Мы считаем, что это определенная инвестиция, и мы сможем взять больше затрат на себя для того, чтобы в будущем за счет роста объема перевозок получить дивиденды и для себя, и для наших акционеров.

– Разве суточное использование этой пломбы не выше нынешней ставки у среднего оператора вагонов?

– Нет, такого нет, что использование дороже, чем использование вагонов. Оно не самое дешевое, да. И цена очень сильно зависит от объемов. Когда мы будем ездить уже не единичными отправками, а постоянными сервисами, и цена будет тоже оптимизироваться.

– Кто обслуживает пломбы?

– Услуги по навешиванию, снятию и обслуживанию пломб осуществляет оператор – ООО «Центр развития цифровых платформ».

– Я видела цену 2 тыс. руб. в сутки на сайте оператора.

– Услуга транзита санкционного товара состоит из нескольких составляющих. У нас есть согласованные договорные условия, где каждый из участников взял на себя определенные обязательства для того, чтобы сделать этот сервис регулярным. Определенное повышение цены для грузовладельца есть, но и требования к товару совершенно иные.

Грузоотправитель принимает эти затраты. Для него важнее всего сохранность товара и возможность открывать новые рынки сбыта. Повторюсь: если бы мы сегодня работали в условиях, отличных от пандемических, объемы перевозок были бы существенно выше, а стоимость услуг для клиента ниже.

– Есть ли у ОТЛК ЕРА планы по приобретению или аренде терминалов?

– Функция предусмотрена в стратегии компании. Будем смотреть по ситуации. Пока такой необходимости нет: нам комфортно работать с терминалами, принадлежащими акционерам, где наша работа регулируется простыми договорами между хозяйствующими субъектами. Но я не исключаю, что в будущем такая необходимость появится: это одна из развилочек, согласованная с акционерами.

Мы видим, что определенная активность среди достаточно серьезных участников рынка по реализации таких крупных проектов есть, в том числе на границах ЕАЭС, как со стороны Запада, так и со стороны Востока. Со всеми стараемся поддерживать постоянные контакты, чтобы понимать, будет ли это в действительности способствовать расшивке узких мест. Узкие места уже идентифицированы, я вам об этом говорил выше, и любое развитие инфраструктуры мы приветствуем, а форму уже своего участия мы будем решать прежде всего исходя из интересов акционеров и нашей главной задачи – роста объемов перевозок в контейнерах.

– В последние годы вы очень активно развиваете отношения с перевозчиками short sea. Нет ли намерения войти в капитал одной из компаний?

– Нет, точно нет. Вы знаете, сегодня предложений со стороны short sea достаточно много, и эти вопросы мы точно не рассматриваем, поскольку каждый должен заниматься своим делом. Но, например, мы занимаемся вопросами унификации и цифровизации перевозочного документа, в том числе во взаимоотношениях с портами и с перевозчиками short sea. Сейчас мы почти со всеми нашими партнерами находимся в стадии переговоров, как сделать так, чтобы перевозок по унифицированному документу, по цифровому документу стало больше. Видим очень хорошую обратную связь по этим вопросам.

– Есть ли сейчас дефицит парка платформ для перевозки контейнеров?

– На сегодня предложение есть, и причин для волнения нет. У нас есть реализованные проекты по формированию собственного парка через инструмент финансового лизинга, мы получили соответствующее согласование акционеров, поэтому можем сказать, что частично сегодня оперируем своим парком, как это и предусмотрено стратегией.

Дальше опять же будем ориентироваться по тому, что будет происходить на рынке. В моем понимании у нас проблем с подвижным составом в ближайшее время не должно быть, ожидаем даже некоторый профицит. Но, еще раз, вагон – это очень важная, но не единственная составляющая для успешного бизнеса: этот вагон начинает приносить доходность, когда он находится в составе организованного поезда, на нем стоит контейнер нужной модификации, этот вагон движется по маршруту в соответствии с согласованной технологией на высокой скорости и на конкурентоспособных тарифных условиях.

– Покупать платформы в ближайшее время собираетесь?

– На свой баланс нет. Сегодня нам достаточно иметь хороших, надежных поставщиков по договору финансового лизинга, операционной аренды или договору использования вагонов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4625741>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.24; КРЫМ ПОДЪЕЗЖАЕТ К ДВУМ МИЛЛИОНАМ; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РАССЧИТЫВАЮТ НА РЕЗКИЙ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ**

Оператор пассажирского сообщения с Крымом «Гранд Сервис Экспресс» в 2021 году планирует увеличить объем перевозок на этом направлении на 65%. В этом году из-за коронавируса, заставившего компанию отложить планы по расширению сети, перевозки не достигли плановых объемов, но все же превысили 1 млн пассажиров. По мнению экспертов, достижение нового показателя зависит от эпидемиологической обстановки: если коронавирус сохранится как серьезная проблема, это напрямую снизит пассажиропоток железной дороги, а также цены на авиабилеты. Перелеты составят серьезную конкуренцию переездам.

«Гранд Сервис Экспресс» (ГСЭ), оператор пассажирского сообщения с Крымом, в случае нормализации эпидемиологической обстановки планирует увеличить в 2021 году объем перевозок на полуостров на 65%. Об этом сообщил гендиректор ГСЭ Александр Ганов. Бизнес-план компании предполагает 2,03 млн пассажиров в целом, в том числе 1,86 млн

поездами «Таврия», при прогнозных итогах 2020 года в 1,24 млн и 1,13 млн человек соответственно, следует из материалов ГСЭ.

ГСЭ был выбран оператором железнодорожных перевозок в Крым осенью прошлого года, накануне открытия железнодорожной части Крымского моста.

В январе оператор попал под санкции США, как и лично господин Ганов, который в октябре 2020 года оказался также и в санкционном списке ЕС.

Поезд Петербург–Севастополь отправился в первый рейс 23 декабря 2019 года, а на следующий день начал курсировать поезд Москва–Симферополь. Начало продаж билетов сопровождалось ажиотажным спросом (см. “Ъ” от 9 ноября 2019 года), способствующим планам по расширению маршрутной сети.

В планы ГСЭ по введению новых маршрутов вмешалась пандемия. Компания планировала еще с 25 апреля запустить поезда из Симферополя в Кисловодск, Мурманск и Екатеринбург, а также связать Москву и Санкт-Петербург с Евпаторией и Феодосией.

Однако из-за COVID-19 оператор «развернул маршрутную сеть только со снятием ограничений и открытием курортного сезона с 1 июля», пояснил господин Ганов.

Год назад топ-менеджер оценивал прогнозный спрос в 2020 году на железнодорожные перевозки в Крым в 1,8 млн пассажиров (см. “Ъ” от 11 ноября 2019 года), но итоговые цифры оказались ниже этого прогноза более чем на треть. Тем не менее уже в середине июля ГСЭ запустил поезда из Москвы в Севастополь и Евпаторию, потом – из Симферополя в Вологду, Адлер и Ростов-на-Дону. А с декабря оператор продлил маршрут Симферополь–Екатеринбург до Перми, Омска и Тюмени.

Государство в 2020 году субсидирует ГСЭ инфраструктурные платежи в адрес ОАО РЖД и ФГУП «Крымская железная дорога» в связи с падением пассажиропотока из-за коронавируса. Помимо этого Южной пригородной пассажирской компании (ЮППК), подконтрольной ГСЭ, выделяют в этом году субсидии в 500 млн руб., а самой ГСЭ – 982,7 млн руб. компенсации за перевозки в дальнем следовании по регулируемым тарифам.

По оценке главы Союза пассажиров Кирилла Янкова, допандемическая оценка спроса (то есть исходные планы ОАО РЖД на 2020 год) в 1,8 млн пассажиров была вполне реалистична и, возможно, даже занижена: эксперт говорит о 2 млн пассажиров, напоминая, что при Советском Союзе пассажиропоток был еще выше.

Что касается 2021 года, все зависит от эпидемиологической обстановки, говорит господин Янков: если она сохранится в сегодняшнем виде, то пассажиропоток будет ниже.

Это произойдет в том числе и потому, что в пандемию внутренние цены на авиабилеты существенно снизились, и в таком случае авиатранспорт оттянет на себя часть потенциальных пассажиров железной дороги. Если же общая ситуация вернется к положению вещей в 2019 году, то господин Янков считает прогноз ГСЭ вполне реалистичным.

<https://www.kommersant.ru/doc/4627484>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.12.24; КАМЕРА И МОТОР: ЧИСЛО НАРУШЕНИЙ ПДД ВЫРОСЛО НА 21,4 МЛН; ПО ПОДСЧЕТАМ «ИЗВЕСТИЙ», СРЕДНЯЯ СУММА ШТРАФА В УХОДЯЩЕМ ГОДУ СОСТАВИЛА 685 РУБЛЕЙ**

Водители с начала 2020 года совершили 157,6 млн нарушений ПДД, что на 21,4 млн больше по сравнению с аналогичным периодом 2019-го. Об этом «Известиям» сообщили в МВД России. Почти 90% всех штрафов было выписано по данным с камер. Вырученные с нарушителей средства частично поступают в бюджет, а частично – на счета владельцев камер. Причем последним иногда достается до 50% от собранной суммы, отметили опрошенные «Известиями» представители организаций автовладельцев. Они также полагают, что штрафы перестали восприниматься как наказание, и многие водители смотрят на них как на плату за проезд.

Штрафные миллиарды

Автовладельцы за 11 месяцев 2020 года 157,6 млн раз нарушили правила дорожного движения, сообщили «Известиям» в МВД России. По сравнению с аналогичным периодом 2019-го количество выявленных нарушений увеличилось на 21,4 млн.

Почти 90% нарушителей отловили с помощью камер фото- и видеofиксации (137,4 млн). Это тоже рекорд: в 2019-м по данным с камер было составлено 115,2 млн протоколов.

Как сообщали в ГИБДД в начале ноября, по итогам девяти месяцев года с водителей собрали 83,1 млрд рублей за 121,3 млн штрафов. То есть средняя сумма наказания составила 685 рублей. Исходя из этого, можно предположить, что после оплаты 157,6 млн штрафных квитанций в казну должно поступить около 107,9 млрд рублей.

Самыми распространенными нарушениями ПДД стало превышение скорости, несоблюдение требований дорожных знаков или разметки, проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части, встречного разъезда или обгона, непристегнутый ремень.

Увеличилось и число должников, оплату с которых поручено взыскать судебным приставам. По статистике ФССП, за 10 месяцев 2020 года возбуждено 20,5 млн постановлений по неоплаченным штрафам ГИБДД. По сравнению с аналогичным периодом 2019 года их количество выросло на 7,4 млн. В общей сложности нарушители ПДД в 2020 году задолжали 16,9 млрд рублей, но из этой суммы пока взыскано лишь 858,9 млн рублей.

Вырученные с водителей средства поступают в федеральный и региональные бюджеты. А дальше направляются на ремонт дорог, совершенствование дорожной инфраструктуры, установку ограждений пешеходных зон, рассказал зампреда комитета Госдумы по транспорту и строительству, федеральный координатор проекта «Безопасные дороги» Владимир Афонский.

– В настоящее время федеральные трассы уже приведены в хорошее состояние, и сейчас стоит задача привести к нормативному состоянию наши региональные и муниципальные дороги, – сказал «Известиям» парламентарий.

Коммерческий проект?

Рост количества выявляемых штрафов опрошенные «Известиями» представители сообщества автовладельцев связывают с увеличением числа камер на дорогах.

– При этом далеко не везде устанавливают знаки об их наличии, – сообщил «Известиям» директор Национального общественного центра безопасности движения Сергей Канаев. – Например, в Москве есть участки с движением и 80 км/ч, и 100 км/ч. Поэтому многие водители путаются, на какой дороге какое ограничение действует. И соответственно, получают штраф за превышение скоростного режима. Это самое частое нарушение ПДД. Что касается использования телефонов во время управления автомобилем, то таких нарушений еще не так много, потому что камеры, способные их зафиксировать, только установили. Результаты этого эксперимента увидим в следующем году.

Система «Безопасный город», в рамках которой устанавливают камеры, развивается активно и в других регионах. Владельцы этих камер, отмечают эксперты, имеют с них хороший доход. Одни получают конкретную сумму с каждого выписанного протокола, другие – процент от штрафа. В среднем это 30–50% от собранной суммы.

– Так, в Воронежской области один такой владелец получает 260 рублей с каждого штрафа. А средний размер штрафа в России – 500 рублей. Но как распределяется сумма в случае, если человек оплатил нарушение со скидкой, неизвестно, – пояснил Сергей Канаев.

Точное число камер в стране подсчитать сложно, рассказал президент Коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин. По словам эксперта, данные по ним очень сильно разнятся. Главную причину этого он видит в том, что выявление нарушений сейчас поручено не только ГИБДД, но и сторонним организациям.

– Нельзя, чтобы владельцы камер имели с них большой доход. Конечно, они должны получать какую-то плату за аренду техники, а также расходы на ее обслуживание, страховку. Но это точно не должен быть процент со штрафов. Иначе сбор штрафов превращается в коммерческий проект, – сказал «Известиям» эксперт.

Представители автовладельцев также поставили под сомнение, что все поступаемые в бюджет средства со штрафов идут на обустройство дорог, как это должно быть по закону. По их информации, в бюджеты закладываются даже определенные суммы, которые планируют выручить со штрафников.

Виктор Травин также заметил, что в последнее время штрафы перестали быть мерой наказания. Водители смотрят на них как на плату за проезд, особенно с учетом скидки. Автовладельцы начинают уже примерять, что им выгоднее – опоздать по делам или заплатить штраф. Иногда плата за штраф оказывается меньшим злом. И это тоже не добавляет порядка на дорогах.

<https://iz.ru/1103742/elena-sidorenko/kamera-i-motor-chislo-narushenii-pdd-vyroslo-na-214-mln>

### **ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.12.24; КАМЕРЫ, ДОРОГОЕ ОСАГО, НОВЫЕ ШТРАФЫ: КАК БУДУТ БОРОТЬСЯ С АВТОХАМАМИ; ЗА АГРЕССИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ НА ДОРОГЕ ПРИДЕТСЯ ДОРОГО ЗАПЛАТИТЬ**

Около 15% водителей на дорогах ведут себя агрессивно и провоцируют ДТП, заявили в Госдуме. Самыми эффективными способами борьбы с такими автомобилистами эксперты называют повышение стоимости страховки, штрафы за повторные грубые нарушения ПДД и отдельное наказание за агрессивное вождение. Как в России наказывают автохамов и приходится ли таким нарушителям платить больше – в материале «Известий».

В новый год с новыми штрафами

В 2021 году агрессивных водителей будут ждать новые ограничения и штрафы. О проблеме автохамов на дорогах говорят на самом высоком уровне: на фоне жестких требований руководства страны по снижению смертности в автомобильных авариях устранение наиболее очевидных причин ДТП выходит на первое место.

Так, в Госдуме рассказали, что 15% автомобилистов в России грубо нарушают ПДД, агрессивно ведут себя на дорогах и провоцируют аварии. На это обратил внимание председатель комитета Госдумы по финансовому рынку Анатолий Аксаков.

В свою очередь, заместитель главы ГИБДД Владимир Кузин в недавнем интервью сайту «МВД-Медиа» предупредил: в новом законодательстве будет больше инструментов для наказания агрессоров на дорогах.

«По сравнению с действующей редакцией в КоАП в большей степени закладывается инструментарий, нацеленный на злостных нарушителей ПДД. Предлагаемые новеллы способствуют достижению нулевой смертности в результате ДТП. Убежден, что и в новой редакции документ также будет претерпевать изменения. И это нормально», – заявил Кузин.

ОСАГО обойдется дороже

С сентября 2020 года работает указание Центробанка об индивидуальных тарифах ОСАГО и о расширении тарифного коридора. Как объясняли в Российском союзе автостраховщиков (РСА), нововведение позволило увеличить возможности для более высокого или более низкого тарифа в зависимости от оценок страховщика.

Базовый тариф для легковых автомобилей раздвинулся в обе стороны на 10%: от 2471 рублей до 5436 рублей (ранее 2746 – 4942 рублей). Заметнее всего, на 30%, расширился коридор для таксистов. Он находится в диапазоне от 2877 до 9619 рублей (ранее 4110–7399 рублей).

Водителям, которые нарушают больше, часто попадают в ДТП, а семейным автомобилям предпочитают спорткары, придется платить больше. Аргументами в сторону снижения

цены полиса ОСАГО могут стать отсутствием грубых нарушений ПДД и аварий, оснащение автомобилей телематикой.

Второй раз накажут строже

В МВД в свое время настаивали на повышении штрафов за грубые нарушения ПДД, в итоге базовые штрафы остались на текущем уровне, а малозначительные можно даже оплачивать со скидкой 50%. Однако более серьезные административные проступки за рулем, которыми увлекаются лихачи, сейчас наказывают гораздо строже.

К примеру, придется заплатить больше или даже на время лишиться прав, если водитель повторно в течение года сел за руль незарегистрированного автомобиля, превысил скорость на 40–80 км/час, проехал на красный свет, пересек сплошную или не устранил глухую тонировку. Например, за повторный проезд на красный сигнал светофора водителю грозит штраф 5 тыс. рублей или лишение прав на срок от четырех до шести месяцев.

Пьяных оставят без руля

В МВД настаивают на конфискации автомобилей у водителей, которые повторно сели за руль пьяными. Сейчас, напомним, за пьяное вождение, согласно ст. 12.8 КоАП, штрафуют на 30 тыс. рублей и лишают прав на срок от 1,5 до 2 лет. В случае если водитель сел за руль повторно и это привело к аварии с пострадавшими или более серьезным последствиям, нарушителя ждет уже уголовная статья. Тем не менее в МВД считают, что без конфискации не обойтись.

Так, глава ведомства Владимир Колокольцев назвал конфискацию автомобилей вынужденной мерой, без которой не обойтись. Более мягкая версия законопроекта подвисла в Госдуме на несколько лет. Один из его авторов, депутат Вячеслав Лысаков, предложил забирать машины у пойманных за нетрезвое вождение лишь на время – в виде залогового обеспечения до уплаты крупного штрафа.

Лысаков объяснял: такая гарантия необходима, поскольку сейчас штрафы, согласно ст. 12.8 КоАП, в 30 тыс. рублей добровольно платит всего около 30% автомобилистов. Остальные же просто скрываются от судебных приставов.

«Тридцать тысяч рублей – это огромная сумма для жителей регионов, а автомобиль там – нередко единственный источник дохода. Если водитель в какой-нибудь деревне один раз сядет за руль пьяным и у него заберут машину под залог, вся его семья в следующий раз просто не даст ему возможности даже подойти к автомобилю нетрезвым», – отметил Лысаков.

Возьмутся за «шашки»

В проекте нового КоАП есть предложение штрафовать на 5 тыс. рублей за так называемое опасное вождение. Речь идет о любителях резко перестраиваться, играть в «шашечки» между рядами и «учить» не пропустивших их обидчиков, резко оттормаживаясь перед ними и устраивая тем самым аварийные ситуации.

Главным вопросом пока остается возможность фиксировать такое нарушение: инспекторов ГИБДД на дорогах, которые могли бы лично наказывать водителей, осталось немного, а смогут ли дорожные камеры столь эффективно отслеживать признаки агрессии на дорогах в автоматическом режиме – большой вопрос.

Камеры научат смотреть шире

Фиксацию большинства нарушений ПДД правительство будет по-прежнему делегировать дорожным камерам. Тем более что функционал этих устройств постоянно расширяется. Камеры видят не только классическое превышение скорости, но рассчитывают превышение средней скорости на конкретных участках, когда водители тормозят до камеры и разгоняются ровно до следующей, а также ездят по обочине, не пропускают пешехода (1,5–2 тыс. рублей), неостановку на стоп-линии (800 рублей), проезд на красный сигнал светофора (1 тыс. рублей) и нарушение правил разметки, включая проезд по выделенным полосам для общественного транспорта.

А с начала декабря камеры в Москве начали фиксировать разговоры по телефону (1,5 тыс. рублей) и непристегнутые водителями ремни безопасности (1 тыс. рублей).

Глава национального автомобильного союза (НАС) Антон Шапарин уверен: регулирование в сфере дорожного движения сейчас построено таким образом, что из-за каждого ужесточения правил страдают миллионы законопослушных водителей. При 1% злостных лихачей из всей массы автомобилистов штрафы мало беспокоят – соответственно смысла в общем повышении размера штрафов он не видит.

«Лихачам на руку тренд на замену полицейских камерами: такие водители часто не оплачивают штрафы и приставы против них бессильны. Если мы хотим убрать таких водителей с дорог, надо вернуть на дороги полицию, увеличив численность ГИБДД. Ужесточать можно только те виды наказаний, которые назначают суды уже после рассмотрения всех обстоятельств дела, но никак размеры штрафов, которые приходят сейчас в автоматическом режиме с камер, – рассуждает Шапарин в беседе с «Известиями». – Современные системы контроля трафика и нейросети способны сформировать индивидуальный профиль поведения на дороге каждого участника. С группой лихачей вполне сможет вести профилактику и ГИБДД».

В свою очередь координатор проекта «Карта убитых дорог» и депутат Госдумы Александр Васильев («Единая Россия») также считает, что сокращение численности сотрудников ГИБДД привело к тому, что лихачей ловить практически некому.

Довольно часто получается так, что не все грубые нарушения ПДД видят камеры, но даже в случае фиксации – в автоматическом режиме водители получают только штраф, в то время как личная встреча с инспектором ГИБДД в таких обстоятельствах означала бы лишение прав.

«Есть категория водителей, которые систематически нарушают, – превышают скорость, выезжают на встречные полосы, не пристегиваются и так далее, – говорит Васильев. – Их не так много, но без более пристального контроля со стороны инспекторов ГИБДД получается так, что на самом деле грубых нарушений гораздо больше. Просто не все попадают в объектив камер. И люди привыкают нарушать, они знают, что отсутствует неотвратимость наказания».

Эксперт считает, что физическое присутствие на дорогах большего количества инспекторов ГИБДД уменьшило бы количество злостных нарушителей.

<https://iz.ru/1103216/anna-razina/kamery-dorogoe-osago-novye-shtrafy-kak-budut-borotsia-s-avtokhamami>

### **РБК; 2020.12.24; «ПОБЕДА» РАЗЪЯСНИЛА СЛУЧАЙ С РАССАДКОЙ МАТЕРИ И СЫНА-ИНВАЛИДА В САМОЛЕТЕ**

Авиакомпания «Победа» провела служебную проверку инцидента на рейсе DP207, следовавшем по маршруту Москва – Санкт-Петербург, на борту которого для матери и ее сына-подростка ограниченными возможностями не были предоставлены соседние места в салоне самолета. Об этом сообщили РБК в **пресс-службе** авиаперевозчика.

Как заявили в **пресс-службе**, женщина должна была заранее предупредить о том, что на борту лайнера будет лететь пассажир с ограниченными возможностями.

«Авиакомпания сожалеет о сложившейся ситуации и обращает внимание, что с большим трепетом и уважением относится к людям с ограниченными возможностями любого возраста и в случае своевременного информирования всегда обеспечивает организацию сопровождения особого клиента на борт, предупреждает экипаж о необходимости дополнительной заботы и предоставляет соседнее место при наличии сопровождающего», – говорится в сообщении.

В заявлении добавляется, что на основании Воздушного кодекса России (статья 106.1) и Федеральных авиационных правил, клиент обязан сообщить авиакомпании об имеющихся ограничениях в момент заключения договора воздушной перевозки. В **пресс-службе**

отметили, что при бронировании билета авиакомпания дополнительно информирует клиента о необходимости своевременного уведомления пассажиром компании любым удобным способом в том случае, если на борту лайнера будет находиться пассажир «с особыми потребностями».

В сообщении **пресс-службы** авиакомпании отмечается, что пассажирка Наталья Воробьева приобрела три билета с вылетом 11 декабря 2020 года по цене 1549 руб. на человека. При этом она отказалась от услуги выбора места стоимостью 149 руб., проигнорировав возможность и необходимость уведомления о перелете подростка с ограниченными возможностями.

«Таким образом, авиакомпания не имела никакой информации о клиенте с ограниченными возможностями и необходимости предоставить бесплатно соседние кресла», – пояснили в **пресс-службе**.

В заявлении авиаперевозчика добавляется, что при регистрации в аэропорту предоставить места без оплаты невозможно, так как в целях снижения операционных затрат для предоставления всем клиентам минимальных цен на авиабилеты, большинство процессов автоматизировано, в том числе система регистрации, которая автоматически производит присвоение мест в самолете перед началом регистрации в аэропорту.

Отмечается, что у операторов авиакомпании нет возможности на стойках регистрации изменять номера мест по своему усмотрению без оплаты. При этом, несмотря на отсутствие предварительного уведомления, на регистрации клиентам были предложены бесплатные услуги по сопровождению в аэропорту и помощи в прохождении предполетных досмотров, пояснили в **пресс-службе**.

В авиакомпании также напомнили о необходимости внимательно внимательного подхода к подобным перелетам для их комфортного обеспечения, а также настоятельно рекомендовали своевременно сообщать авиаперевозчику о наличии клиентов с особыми потребностями в соответствии с требованиями действующего законодательства.

Ранее в интервью «Коммерсанту» Наталья Воробьева сообщила, что 11 декабря она летела из Москвы в Санкт-Петербург и обратно с двумя детьми, один из которых – ее 14-летний сын с аутизмом. Женщина пояснила, везла сына на консультацию в клинику по поводу предстоящей операции.

На борту самолета женщина снова попросила бортпроводников пересадить ее сына, однако они отказались это делать, даже когда другие пассажиры заметили особенное поведение мальчика и сами предложили поменяться с ним местами, сообщает «Коммерсантъ». То же самое повторилось на следующий день при обратном перелете.

Впоследствии женщина обратилась в столичную прокуратуру с требованием проверить законность действий авиакомпаний, включая «Победу», так как сотрудники отказались посадить ее рядом с 14-летним сыном, указав на то, что эта услуга платная. Женщина отказалась платить за услугу, сославшись на ст. 106.1 Воздушного кодекса, которая регулирует вопросы перевозки пассажиров с инвалидностью. В ней говорится, что авиакомпания должна предоставить людям с инвалидностью услуги по их запросу. По словам женщины, перевозчик не учел ограниченные возможности ее ребенка и нарушил законодательство.

По факту инцидента 23 декабря Московская межрегиональная транспортная прокуратура организовала проверку.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5fe3bd699a79472a825f86d2>

### **РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.12.24; ПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ПОКИНУЛИ 50 МЕНЕДЖЕРОВ ИЗ-ЗА КОНФЛИКТА С FESCO**

После отставки вице-президента FESCO и гендиректора Владивостокского морского торгового порта Заирбека Юсупова уволилась его команда из 50 менеджеров, не согласных с этим решением. Но все докеры остались, утверждает глава FESCO

После отставки гендиректора Владивостокского морского торгового порта (ВМТП) и вице-президента группы FESCO (ВМТП – ее ключевой актив) по портовому бизнесу Заирбека Юсупова порт покинула его команда из 50 человек, не согласных со сменой главы компании. Об этом на брифинге заявил президент FESCO Аркадий Коростелев, возглавивший компанию в сентябре, передает корреспондент РБК.

В ВМТП работают около 2 тыс. человек, а с учетом дочерних предприятий – 2,5 тыс., уточняет представитель FESCO. По данным на середину декабря 2020 года, объем перевозок грузов через ВМТП составил около 640 тыс. контейнеров 20-футового эквивалента (twenty-foot equivalent unit, TEU) против 624,5 тыс. TEU за весь 2019 год. Это более 10% всех контейнерных перевозок в России (по итогам 2020 года ожидается на уровне около 6 млн TEU).

После назначения Коростелева FESCO приняла решение сменить гендиректора ВМТП (им стал Роман Кухарук) и наняла компанию Alvarez & Marsal для проведения аудита в порту. «Alvarez & Marsal завершили свою работу. Они помогли не допустить вывода из порта десятков миллионов долларов», – сказал Коростелев. Против назначения Коростелева и смены главы ВМТП выступил один из крупнейших акционеров FESCO, Зиявудин Магомедов (владеет 32,5% группы), который с марта 2018 года находится под арестом по обвинению в организации преступного сообщества. Магомедов обвинил своих бывших партнеров и менеджмент в «рейдерском захвате группы», но они с этим не согласились.

Как партнеры Магомедова продали доли в FESCO

В конце 2012 года группа «Сумма» Зиявудина Магомедова вместе с партнерами – американским фондом TPG Capital и GHP Group Марка Гарбера – приобрела контрольный пакет FESCO (73,74%) у Сергея Генералова. Сумма сделки не раскрывалась, но, по данным Reuters, она могла составить \$1,4 млрд.

5 октября 2020 года стало известно, что GHP Group продала 23,8% FESCO. «В условиях разразившегося акционерного конфликта на фоне пандемии, которая может создать проблемы для транспортных компаний, мы посчитали правильным выйти из капитала FESCO», – заявил РБК Гарбер, не раскрыв покупателя. Однако известно, что доля GHP отошла владельцам трех компаний – зарегистрированной на Британских Виргинских островах Domidias Ltd и российских «НоваторИнвест» и «Наутилиус», которые консолидировали 33,9% FESCO и выступили в поддержку ее нового президента Аркадия Коростелева.

20 ноября FESCO объявила, что и второй партнер Магомедова – TPG Capital – продал свою долю в компании (17,4%) совладельцу Локо-банка Михаилу Рабиновичу «на рыночных условиях». Журнал Forbes писал, что с Рабиновичем связаны и владельцы 33,9% группы (через Domidias Ltd, «НоваторИнвест» и «Наутилиус»). Но представитель FESCO опровергал это РБК.

Отставка Юсупова с поста главы порта также вызвала недовольство и работников ВМТП – в начале октября они провели несколько митингов с требованием восстановить его в должности и даже закидали касками Коростелева и Кухарука 5 октября, когда новые топ-менеджеры приехали к ним на встречу. Рабочие не понимают причин увольнения Юсупова, так как «предприятие увеличивает производительность работы, ставит рекорды по грузопереработке, прибыль увеличивается», говорила зампредела Российского профсоюза докеров, представитель профкома докеров ВМТП Елена Хорошун.

В Instagram порта 2 октября появилось сообщение, в котором утверждалось, что, по мнению рабочих, причиной отставки гендиректора стал конфликт между ним и руководством FESCO. В частности, говорилось в сообщении, Юсупов предъявил транспортной группе требование о возврате 19 млрд руб., заемщиком которых порт выступил в 2017 году по кредитному договору с ВТБ на сумму до \$680 млн. Эти средства были направлены на погашение обязательств FESCO и других компаний группы, а ВМТП должен был обслуживать кредит. Но затем это сообщение удалили.

4 ноября рабочие порта объявили забастовку, из-за которой РЖД пришлось ограничить отправку грузов в этот порт. Ситуацию удалось стабилизировать только после того, как FESCO договорилась о партнерстве по управлению ВМТП с «Росатомом». В итоге Юсупов ушел с поста вице-президента FESCO по портовому бизнесу и порт покинула его команда. «Топ-менеджмент порта был полностью обновлен. Докеры все остались, им будет выплачена 13-я зарплата за 2020 год», – сказал Коростелев.

По словам Коростелева, инвестиции FESCO в 2020 году составили \$56 млн. В 2021 году они должны вырасти до \$77 млн, из них \$30 млн – в железнодорожный дивизион, около \$22 млн – портовый дивизион, около \$16 млн – в морской дивизион, \$8 млн – в развитие ИТ-технологий. «Надеемся, что часть инвестиций (дополнительных) в портовый дивизион может предоставить «Росатом» в рамках партнерства по управлению ВМТП», – добавил он. Глава FESCO уточнил, что для управления портом будет создана управляющая компания, которая будет принадлежать FESCO и структуре «Росатома», в рамках этого партнерства обсуждается совместная инвестпрограмма.

<https://www.rbc.ru/business/23/12/2020/5fe323899a794771d837d0d2>

### **КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА». ПРИЛОЖЕНИЕ №237; АРТЕМ КИРСАНОВ; 2020.12.24; ПАССАЖИРОПОТОК ПОДВЕРЖЕН ЭПИДЕМИИ; ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

Одной из первых отраслей, которая ощутила на себе отток пользователей на фоне пандемии коронавируса, стал транспорт. Этому способствовали закрытое международное авиасообщение, минимизация перемещений внутри страны и городов из-за самоизоляции и перехода на удаленный режим работы. Критично сказалось падение пассажиропотока и на общественном транспорте, традиционно дотируемом из бюджета. Следствием такого положения стали требования перевозчиков по увеличению субсидий и господдержки, а также повышение тарифов.

Пассажиропоток в автобусах и метро Петербурга поставил антирекорды в марте и апреле, к осени показатели восстановились, но к концу года количество человек все равно остается меньше прошлогодних показателей на треть. По данным на середину декабря, общественный транспорт города недосчитался 35% пассажиров по сравнению с аналогичным показателем прошлого года. Ежедневно им пользовались только 3,6 млн человек против 5,6 млн годом ранее. На метро передвигается на 38% меньше людей, чем в середине декабря 2019 года. Государственные и частные автобусные перевозчики фиксируют падение на 29–36%. Аэропорт Пулково принимает на 42% меньше путешественников. Железная дорога в дальнем сообщении сократила перевозки на 46%, пригородные электрички – на 36%, автобусный вокзал – на 68%. Судозаходы пассажирских судов в Большой порт Санкт-Петербург прекратились, а грузовые суда уменьшили отправления на 65%, сообщили “Ъ” в комитете по транспорту.

За низкими показателями пассажиропотока на общественном транспорте последовал рост субсидий и тарифов. Эксперты, опрошенные “Ъ”, считают, что ближе к концу 2021 года, вероятно, встанет вопрос о субсидиях из бюджета для общественного транспорта, а также о повышении тарифов выше инфляции.

Маршрут и средства по расписанию

В 2021 году стоимость проезда в метро составит 60 рублей. Сейчас разовый тариф в метро составляет 55 рублей. В 2020 году цены на проезд уже выросли на 10 рублей, что на 22–25% больше, чем в 2019 году. Согласно проекту бюджета Петербурга на 2021 год, субсидия на перевозку пассажиров в метро составит 20,6 млрд рублей, еще 100 млн рублей будет выделено как субсидия в уставный капитал ГУП «Петербургский метрополитен». Всего в 2020 году подземка планирует перевезти около 490 млн пассажиров, что на 35% ниже показателя 2019 года, сообщили “Ъ” на предприятии. ГУП «Петербургский метрополитен», несущее убытки на фоне падения пассажиропотока из-за

пандемии коронавируса, сокращает издержки, в том числе увеличив интервал движения поездов и уменьшив число составов на линии. Как уточнили в ГУПе, увеличенный интервал позволяет оптимизировать затраты на 30 млн рублей в месяц.

Согласно докладу Петростата о социально-экономическом положении Петербурга в январе – сентябре 2020 года, динамика перевозок пассажиров на регулярных маршрутах автобусов сократилась до 67% по сравнению с 2019 годом (283,3 млн человек). Наибольшее снижение пассажиропотока зафиксировано в нерабочем из-за пандемии апреле (–81,3%). В сентябре количество обслуженных пассажиров на общественном наземном транспорте составило 42,5 млн человек, что сопоставимо с показателями марта 2020 года.

Еще два городских предприятия – «Горэлектротранс» и «Пассажиравтотранс» – также фиксируют снижение пассажиропотока в середине декабря на 31 и 36%. В 2021 году тариф на проезд в автобусах, троллейбусах и трамваях составит 55 рублей вместо 50 в нынешнем году. Согласно проекту бюджета Петербурга на 2021 год, субсидия на перевозку пассажиров для госперевозчиков составит в общей сложности 23,6 млрд рублей. При этом ГУП «Горэлектротранс» получит в уставный капитал почти 428 млн рублей, а ГУП «Пассажиравтотранс» – 753,3 млн. Частным компаниям, которым проезд льготных пассажиров компенсируется по меньшей ставке, чем ГУПам, предстоит тяжелый выбор: весной 2021 года они будут участвовать в конкурсе на обслуживание маршрутов и должны к 2022 году выделить средства на закупку нового подвижного состава.

Впрочем, с падением мобильности, по данным Петростата, сократилось количество ДТП на дорогах: показатель аварийности меньше на 20% по сравнению с 2019 годом. Однако смертельность ДТП стала выше на 8,2%.

Летит не летит

В 2020 году аэропорт Пулково получил право совершать полеты по пятой и седьмой степеням свободы. Они позволяют иностранным авиакомпаниям выполнять перевозки в третьи страны без посадки в стране регистрации (например, ирландская авиакомпания сможет летать из Петербурга в Париж). Это привлекло бы в воздушную гавань новых авиаперевозчиков и лоукостеры, некоторые из них уже заявили о заинтересованности в открытии рейсов. Либерализация авиасообщения со многими странами Европы существенно повысила бы пассажиропоток аэропорта: в 2039 году Пулково планировало обслуживать 35 млн человек ежегодно. Однако закрытие границ между странами не позволило аэропорту ощутить эффекты от новых мер. До конца 2020 года Пулково планирует обслужить более 11 млн человек, хотя в 2019 году аэропорт принял почти вдвое больше – около 20 млн человек.

На фоне пандемии замедлились переговоры со Смольным о реконструкции второй очереди аэропорта, которая оценивалась в €400 млн. Речь идет о строительстве терминала рядом с существующим, уточняли тогда в ВТБ. Терминал, скорее всего, расположится на месте старого здания с башнями. Сейчас оно находится слева от центрального аэровокзала. Управляющая компания аэропорта Пулково ООО «Воздушные ворота Северной столицы» откладывает рассмотрение финального мастер-плана развития авиагавани до первой половины 2021 года. Эксперты ожидают, что восстановление трафика на авиалиниях произойдет не ранее чем в 2024 году.

Пулково построено по концессии. Стоимость первой очереди строительства составила €1,2 млрд. По соглашению о ГЧП оператор будет управлять аэропортом до 2039 года. Доли в ВВСС через кипрскую Thalita Trading Limited принадлежат «ВТБ Капитал» (25,01%), немецкой Fraport AG (25%), катарской Qatar Investment Authority (24,99%) и РФПИ с пулом иностранных инвесторов (25%). В 2017–2018 годах аэропорт приблизился к пороговому значению пропускной способности существующего терминала, в связи с чем обсуждается строительство новой очереди.

### Внутренний туризм железной дороги

Снижение пассажиропотока на пригородных поездах оказалось не настолько критичным по итогам 2020 года в сравнении с другими видами общественного транспорта: около четверти вместо трети трафика, заявили “Ъ” в АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания», операторе перевозок в Петербурге, Ленинградской, Новгородской, Псковской, Мурманской областях и Республике Карелия. Отчасти, объясняют в компании, этому способствовал интерес к внутреннему туризму в регионе, учитывая закрытые границы.

Одним из самых популярных видов передвижений на железной дороге в пригородном сообщении в последнее время стали поезда «Ласточка» – сейчас они охватывают такие туристические маршруты, как Выборг, Великий Новгород, Гатчина, Зеленогорск, Ораниенбаум, Приозерск, Петергоф. С 28 декабря планируется запустить состав до Тихвина. Количество отправленных пассажиров СЗППК за 11 месяцев 2020 года составило 57,4 млн человек, это 72% к 2019 году. При этом в компании надеются закончить год с показателями, близкими к 2019 году.

Не таким оптимистичным был пассажиропоток на железной дороге в дальнем сообщении: в марте количество путешественников на «Сапсане» упало на 13,5%. По итогам 11 месяцев «Сапсанами» воспользовались 3,2 млн пассажиров, что на 38% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщили “Ъ” в РЖД.

По словам главы Роспотребнадзора Анны Поповой, эпидемия коронавируса может закончиться в России к весне 2021 года. Это связано с надеждами на массовую вакцинацию населения. Впрочем, тенденции в социальной и экономической отраслях, в частности удаленный график работы и падение покупательной способности, могут оказывать продолжительное влияние на транспортную отрасль.

<https://www.kommersant.ru/doc/4627120>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2020.12.24; МЫ ДВИЖЕМСЯ ДАЛЬШЕ; СЕВЕРЯНЕ ВЫДЕРЖАЛИ ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ**

Уходящий год стал серьезным испытанием для экономики, общества, руководства Якутии. Глава республики Айсен Николаев рассказал «РГ» о том, что противопоставили новым вызовам власти самого крупного по территории северного региона.

Айсен Сергеевич, какие итоги и уроки года вы считаете наиболее важными для дальнейшего развития республики?

Айсен Николаев: Мы завершаем 2020-й на гораздо более оптимистичной ноте, чем предполагалось в середине года. Да, пандемия во многом изменила нашу жизнь, но важные для республики задачи по-прежнему решаются на всех направлениях. В сентябре была введена крупнейшая в постсоветской России угольная шахта «Инаглинская». Развиваются Эльгинский угольный проект, ряд проектов в нефте– и золотодобыче.

В социальной сфере – продолжаем строить школы, детские сады, больницы. В том числе реализуются такие крупные проекты, как строительство сердечно-сосудистого и онкологического центров в Якутске. Выполняем программу расселения аварийного жилья, она у нас самая большая в стране.

В этом году построили и отремонтировали рекордные километры дорог. Единственное замечание, которое нам сделали, – затянутые сроки дорожного строительства по городу Якутску.

Работаем и на перспективу. К примеру, заключено беспрецедентное долгосрочное соглашение с компанией «Полиметалл» по совместному строительству региональной дороги «Яна». Благодаря этому мы откроем круглогодичное транспортное сообщение с арктическим Верхоянским районом. Такое сотрудничество с недропользователем налажено впервые. И, конечно, идет работа по Ленскому мосту.

Об этом проекте много пишут, строят предположения...

Айсен Николаев: Да, гадалок у нас хватает. Тем не менее: по этому объекту работа идет четко по графику, кто бы что ни придумывал. Проектно-сметная документация нулевого этапа, подготовительных работ, подготовки причалов, подъездных путей сдана в Госэкспертизу РФ. Сам проект делает крупнейшая компания, которая проектировала Крымский мост. И в первом полугодии 2021-го он тоже будет находиться в Госэкспертизе. Он очень непростой. Никогда еще на вечномёрзлых грунтах такого моста не строили, соответственно, технические решения будут уникальными. Что касается выделения федеральных средств, работа идет, надеюсь, что до конца года состоится ряд правительственных комиссий, по итогам которых федеральные источники на ближайшие годы появятся. Так что работа по мосту идет в соответствии с планом.

Потепление климата уже начало негативно сказываться на завозе грузов в северные районы. Есть ли у властей региона альтернативные варианты обеспечения северян всем необходимым?

Айсен Николаев: Действительно, из-за потепления климата сроки действия сезонных автодорог в республике сокращаются. С каждым годом зимники открываются в среднем на 7-10 суток позднее. Чтобы минимизировать влияние этих процессов на обеспечение северян товарами и топливом, идет работа по наращиванию переходящих запасов на местах. Для увеличения грузооборота привлекается дополнительная техника не только из республики, но и из других регионов. А на будущее согласно стратегии социально-экономического развития арктической зоны Якутии запланированы крупные инфраструктурные проекты, в том числе по устройству в Арктике до 2050 года круглогодичных автомобильных дорог.

<https://rg.ru/2020/12/23/reg-dfo/glava-iyakutii-zavershaem-2020-j-god-na-optimistichnoj-note.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.23; ОБЪЕМ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РФ ПРЕВЫСИЛ ПОКАЗАТЕЛЬ ПРОШЛОГО ГОДА – ХУСНУЛЛИН**

Ряд показателей национального проекта «Безопасные и качественные дороги» будет выполнен к 2024 году без необходимости пересмотра, сообщил в ходе выступления на Госсовете и Совете по стратегическому развитию и национальным проектам **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

«Важной частью достижения показателей по вводу жилья является проект «Безопасные и качественные дороги». Мы его переформатировали, собрали в нем все дорожное строительство. Несмотря на секвестирование бюджетных средств, мы планируем достичь показателя 85% дорог в крупнейших городских агломерациях к нормативному состоянию уже в 2024 году, как это и было предусмотрено ранее», – рассказал **Хуснуллин**.

Он также добавил, что показатели будут выполнены не только в крупных городах.

«Будут выполнены показатели и по региональным дорогам, к 2024 году доля региональных дорог в нормативном состоянии уже превысит 50%, как и ранее планировалось. В целом по дорожному строительству мы превзошли показатели прошлого года», – подчеркнул **Хуснуллин**.

### **ГТРК КУЗБАСС # ВЕСТИ, 23.12.2020 08:03; БОЛЕЕ 500 НОВЫХ АВТОБУСОВ ПОСТУПАТ В КУЗБАСС**

Более 500 новых автобусов поступят в Кузбасс в ближайшее время. О транспортной реформе речь шла на пресс-конференции губернатора. Сергей Цивилев отметил – опыт Новокузнецка может внедряться и в других городах и районах.

Семь миллиардов рублей в бюджете Кузбасса – это деньги. Заказчиками является **министерство транспорта** правительства Кузбасса. Мы покупаем на конкурсе, только у российских производителей. Автобусы. Они идут к нам. Плавно поступают. И

**министерство транспорта** эти автобусы распределяет по всем территориям Кузбасса. Они идут только на государственные предприятия Кузбасса транспортные.

Мы сделали отдельную программу по развитию транспортной инфраструктуры Новокузнецка. Разработали маршруты. Новые маршруты. Согласовали в правительстве РФ. Получили одобрение на транспортную схему. И вышли с этой транспортной схемой на конкурс. Мы на конкурсе предложили всем участникам. Со всей страны. Вот есть лоты. Маршруты. Обязаны предоставить столько то автобусов, такие маршруты. По такой то цене мы будем платить и вот такая-то стоимость автобусов. Было достаточно много участников.

<http://vesti42.ru/news/82289-bolee-500-novih-avtobusov-postupyat-v-kuzbass/>

### **ТАСС; 2020.12.23; В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА «ВЕЛИКИЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ: КРЫМСКИЙ МОСТ»**

Выставка «Великие проекты России: Крымский мост» открылась в среду в Музее мостов (филиал Центрального железнодорожного музея, ЦМЖТ) в Петербурге. Об этом сообщила **пресс-служба** ЦМЖТ.

«В Музее мостов, филиале Центрального железнодорожного музея открылась выставка «Великие проекты России: Крымский мост». Именно в этот день в прошлом году **президент России Владимир Путин** проехал на рельсовом автобусе из Керчи в Тамань по железнодорожной части Крымского моста, что дало начало открытию регулярного железнодорожного сообщения Крыма с другими регионами нашей страны», – говорится в сообщении.

На выставке представлены уникальные документальные и фотоматериалы, которые отражают становление и развитие Южных железных дорог, рассказывают об инженерах путей сообщения, которые принимали участие в проектировании, изысканиях и строительстве Крымских железных дорог. Недавно уникальная коллекция единственного в мире Музея мостов пополнилась новыми предметами: макеты Крымского моста, его судоводных арок и береговых подходов прибыли в Санкт-Петербург из Краснодарского края. Они переданы в дар музею из ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань».

Также на выставке представлены документальные фильмы **Росавтодора**, рассказывающие о возведении Крымского моста, который сегодня обеспечивает бесперебойное транспортное сообщение полуострова с другими регионами России. Для подготовки одного из разделов выставки был приглашен основной перевозчик – АО ТК «Гранд Сервис Экспресс», он предоставил комплекты форменной одежды проводников, а также вещи, отражающие быт современного пассажира.

«Можно с гордостью сказать о том, что Крымский мост родом из Петербурга. Работы по проектированию самого длинного в России и Европе моста, протяженностью 19 километров, велись именно в Санкт-Петербурге специалистами АО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург», – отмечается в сообщении.

Крымский мост – самый длинный в России и Европе, соединяет Керченский полуостров (Крым) с Таманским полуостровом (Краснодарский край). Он обеспечивает бесперебойное транспортное сообщение Крыма с другими регионами России. Длина железнодорожного моста составляет 18,1 км, автомобильного – 17 км. Автомобильная часть моста начала работать в мае 2018 года, грузовое движение по нему началось позже – осенью того же года. Пассажирское движение по железнодорожной части моста открылось в декабре 2019 года, движение грузовых поездов – в июле 2020 года.

<https://tass.ru/obschestvo/10337289>

### **ТАСС; 2020.12.23; ГЛАВУ УПРАВЛЕНИЯ АВТОДОРОГ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАДЕРЖАЛИ ПО ПОДОЗРЕНИЮ В КОРРУПЦИИ**

Следователи возбудили уголовное дело в отношении начальника ГКУ «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области» (ТУАД) Михаила Чуманова из-за коррупционных преступлений, сообщили ТАСС в Западно-Сибирском следственном управлении на транспорте СК России.

«Отделом по расследованию особо важных дел Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СК России возбуждено уголовное дело в отношении начальника Государственного казенного учреждения Новосибирской области «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области», его брата и двоих представителей коммерческих организаций, осуществляющих деятельность в сфере автодорожного строительства, по фактам совершения ими коррупционных преступлений (ч. 2 ст. 290, ч. 2 ст. 291, ч. 6 ст. 290, ч. 4 ст. 291.1, ч. 5 ст. 291 УК РФ)», – сообщили в ведомстве.

Отмечается, что, по предварительным данным, с августа по декабрь Чуманов лично и через брата, выступавшего в качестве посредника, получил от двух представителей коммерческих организаций взятки в суммах 100 тыс. рублей и 5 млн рублей в обмен на покровительство. В частности, речь шла о сохранении наработанных и формировании новых договоров по выполнению государственных контрактов на ремонт, реконструкцию, строительство и содержание автодорог в Новосибирской области.

Чуманов, его брат и двое представителей компаний задержаны, решается вопрос об их аресте. В ТУАД, данных организациях и местах жительства фигурантов проведены обыски. В самом учреждении отказались комментировать ситуацию.

Источник в правоохранительных органах сообщил ТАСС, что компании, представителей которых подозревают в данном преступлении, называются «Бастион» и «Союздорстрой». По информации сайта rusprofile.ru, основным видом деятельности первой компании является строительство мостов и тоннелей, она получала 25 заказов от ТУАД на 608 млн рублей. Основным видом деятельности «ООО «Союздорстрой» является строительство дорог и магистралей, компания получала 30 контрактов от ТУАД на общую сумму 888 млн рублей, еще 21 контракт на 1,4 млрд руб. она получила от МКУ Новосибирска «Управление дорожного строительства».

ГКУ «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области» занимается обеспечением безопасного и бесперебойного движения, организацией содержания, ремонта, реконструкции и строительства автомобильных дорог. Михаил Чуманов возглавил учреждение в феврале 2018 года.

<https://tass.ru/sibir-news/10329563>

### **ТАСС; 2020.12.23; ГОСДУМА ВВЕЛА УГОЛОВНОЕ НАКАЗАНИЕ ЗА УМЫШЛЕННОЕ БЛОКИРОВАНИЕ ДОРОГ**

Госдума в среду приняла во втором и сразу в третьем чтениях законопроект об уголовной ответственности за умышленное блокирование транспортной инфраструктуры и создание помех движению.

Автором инициативы выступил первый зампреда комитета Госдумы по развитию гражданского общества, вопросам общественных и религиозных объединений Дмитрий Вяткин («Единая Россия»). Изменения вносятся в статью 267 Уголовного кодекса РФ, которая в нынешней редакции касается приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения.

Теперь в ней будет предусмотрена ответственность за умышленное блокирование объектов транспортной инфраструктуры и воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения улично-дорожной сети, если эти деяния создали угрозу жизни, здоровью и безопасности граждан либо угрозу уничтожения или

повреждения имущества физических или юридических лиц. Такие деяния будут наказываться штрафом в размере от 100 тыс. до 300 тыс. рублей, обязательными работами на срок до 240 часов либо принудительными работами на срок до одного года, либо лишением свободы на тот же срок.

Если эти деяния привели к причинению легкого вреда здоровью, то штраф составит от 200 тыс. до 500 тыс. рублей. За такое преступление могут последовать и обязательные работы на срок до 300 часов, принудительные работы на срок до двух лет или лишение свободы на такой же срок. В случае причинения вреда средней тяжести максимальная сумма штрафа возрастает до 600 тыс., а срок лишения свободы – до трех лет. Если здоровью пострадавших был нанесен тяжкий вред или причинен крупный ущерб на сумму свыше одного миллиона рублей, то виновный может быть осужден на четыре года лишения свободы, штраф может составить от 400 тыс. до 700 тыс. рублей.

Действующая редакция УК предусматривает, что в случае, если указанные действия привели к смерти человека, то срок лишения свободы может составить до восьми лет, а в случае смерти двух и более лиц – до 10 лет.

Ко второму чтению комитет по госстроительству и законодательству не поддержал никаких поправок. Ранее сам автор отмечал, что данный закон никак не касается препятствования проведению массовых акций, так как эти вопросы регулируются Кодексом об административных правонарушениях.

<https://tass.ru/politika/10332297>

### **ТАСС; 2020.12.23; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ШЕКСНУ В ЧЕРЕПОВЦЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2022 ГОДУ**

Строительство Архангельского моста через реку Шексну в Череповце планируется завершить в августе 2022 года. Об этом сообщил во вторник губернатор Вологодской области Олег Кувшинников в ходе встречи с заместителем **председателя правительства РФ Маратом Хуснуллиным**.

«Новый мост в Череповце возводится быстрыми темпами, при вашей поддержке завершить проект мы планируем на три года раньше срока. Однако без обеспечения синхронизации строительства магистральных улиц с датой ввода моста – к августу 2022 года, – мы не сможем организовать кольцевое движение по Зашекснинскому микрорайону. Нам необходимо продлить Октябрьский и Шекснинский проспекты», – сказал Кувшинников.

По его словам, это даст импульс для масштабного жилищного строительства. «Мы сможем построить 1,5 млн кв. м жилья для 150 тыс. череповчан в долгосрочной перспективе», – уточнил губернатор.

**Марат Хуснуллин** назвал проект перспективным. «Базово я его поддерживаю. Поручаю Министерству строительства и **Росавтодору** определить возможность поэтапного строительства примыкающих дорог, представить расчеты и доложить», – отметил он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10326813>

### **ТАСС; 2020.12.23; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ СОСТАВИТ 65-70 МЛРД РУБЛЕЙ**

Стоимость строительства метро в Красноярске составит 65-70 млрд рублей, власти региона рассчитывают получить на реализацию этого проекта федеральные средства. Об этом на пресс-конференции в среду сообщил губернатор края Александр Усс.

Работы по строительству метрополитена в Красноярске начались в октябре 1995 года, они неоднократно приостанавливались из-за проблем с финансированием. Окончательно строительство было законсервировано в 2013 году.

«65-70 млрд рублей, немало. <...> Мы исходим из того, что это будут средства федерального центра», – сказал губернатор. Он отметил, что метро появится в

центральной части города и будет включать в себя 8-9 станций. В остальных районах города будет развиваться скоростной трамвай, или так называемое легкое наземное метро. Сейчас проект находится на утверждении в Главгосэкспертизе. Власти региона рассчитывают, что заключение Главгосэкспертизы будет получено в I квартале 2021 года. В 2019 году Красноярскому краю из федерального бюджета был выделен 1 млрд рублей на корректировку проектной документации метрополитена по федеральному проекту «Чистый воздух» нацпроекта «Экология». Доработкой проекта занимался Красноярский трест инженерно-строительных изысканий. Первоначальный проект строительства метрополитена был сдан в Главгосэкспертизу в декабре прошлого года, но был отправлен на доработку.

<https://tass.ru/ekonomika/10331885>

### **КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА». ПРИЛОЖЕНИЕ №237; АРТЕМ КИРСАНОВ; 2020.12.24; КИЛОМЕТРЫ РЕМОНТА СОКРАЩАЮТСЯ; ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА**

В 2021 году на развитие транспортной инфраструктуры в Петербурге планируется выделить 27,6 млрд рублей. Это в полтора раза больше, чем в 2020 году, но сопоставимо с объемом финансирования в 2019 году, а по сравнению с 2018 годом, наоборот, в полтора раза меньше. Бюджетные средства на инфраструктуру в этом году были сильно сокращены из-за падения доходов казны на фоне пандемии коронавируса, валютных скачков и волатильности цен на нефть. В 2021 году средства на реконструкцию дорожного полотна снизятся, а ремонт коснется почти на 60 км меньше трасс.

Несмотря на рост трат по сравнению с кризисным 2020 годом, не исключены риски секвестра и в 2021 году. Ранее на 2021 год комитету по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) предполагали выделить до 36 млрд рублей. Впрочем, эти планы были пересмотрены при формировании бюджетных расходов на будущий год. В последние годы комитет размещает программу ремонта дорог продолжительностью два года, ее актуализировали в текущем году, поэтому она отражает реальные планы на 2021–2022 годы, поясняют в ведомстве.

Согласно исследованию Общероссийского народного фронта «Дорожная инспекция. Карта убитых дорог», жители Петербурга назвали плохими более 500 км дорог при общей протяженности более 3 тыс. км. Для сравнения, в Москве плохими признаны 128 км дорог при общей протяженности 6 тыс. км. По числу ДТП с пострадавшими (333 на 100 тыс. автомобилей) Петербург находится на 48-м месте в РФ. Однако по уровню смертности в ДТП город на Неве находится в тройке лидеров: 28 смертей на 1 тыс. пострадавших.

#### **Дополнительный ресурс**

В 2021 году, кроме собственных расходов на дорожную инфраструктуру, Петербург может рассчитывать на финансовую поддержку из бюджета РФ. Так, в следующие два года город получит 7,1 млрд рублей на развитие автодорог. Средства направят на строительство пяти объектов: реконструкцию Приморского шоссе с подключением инфраструктуры делового квартала «Лахта-центр» и строительством эстакадных съездов к Приморскому шоссе, Приморскому проспекту и улице Савушкина (так называемые северный и южный съезды); реконструкцию Петрозаводского шоссе; строительство участка Южной магистрали от Волхонского шоссе до Соколиной улицы и продолжение улицы Сарицкой от Соколиной до Петербургского шоссе, а также участок магистрали от примыкания к Волхонскому шоссе до продолжения Ленинградского шоссе; строительство транспортной развязки на пересечении Московского шоссе с Дунайским проспектом и строительство Южной широтной магистрали в Пушкинском районе.

В комитете ранее заявляли, что Петербург надеется получить от Минтранса средства по федеральной программе «Безопасные и качественные автомобильные дороги», согласно которой доля нормативности трасс к 2024 году должна достигнуть 85%, хотя

сейчас в Петербурге она составляет около 64%. Впрочем, эти средства, по словам источника “Ъ”, могут быть доведены не в полном объеме: речь идет только о 1,5 млрд рублей, однако в **Минтрансе** не комментируют и эту сумму.

Предметный список

По сравнению с текущим годом в 2021 году протяженность ремонтируемых дорог сократится более чем в 1,6 раза, до 89,5 км. Тротуарная часть будет отреставрирована в объеме 361,8 тыс. кв. м, а проезжая часть – 1,1 млн. кв. м по сравнению с 655,8 тыс. и 2,4 млн. кв. м годом ранее. Стоимость работ также снизится в 1,4 раза, до 5 млрд рублей, однако часть объектов и финансирования по ним может перейти из 2020 года: исполнение адресной инвестиционной программы (АИП) комитета не бывает стопроцентным. В 2022 году показатели вырастут на 10% – протяженность ремонта составит 98,9 км. Тротуарная часть обновится на 476 тыс. кв. м, а проезжая часть – на 1,4 млн. кв. м. Стоимость работ вырастет незначительно – до 5,3 млрд рублей.

Обычно программы по ремонту дорог делятся на лоты, в которые по территориальному признаку объединяются сразу несколько районов, при этом они могут повторяться. Так, в 2020 году на ремонт в северо-западных административных районах (Выборгский, Приморский) было выделено почти 360 млн рублей, в северо-восточных (Калининский и Красногвардейский) – 519,4 млн рублей, но они же получили дополнительные 509,4 млн рублей на реконструкцию Северного проспекта, Октябрьской набережной и Малоохтинского проспекта. На юго-западные административные районы (Адмиралтейский, Василеостровский, Кировский, Красносельский) в 2020 году было потрачено 766 млн рублей, на юго-восточные (Московский, Невский, Фрунзенский, Центральный) – 644,6 млн рублей, отдельно 490,8 млн рублей получили северные районы – Выборгский, Курортный, Приморский, Красногвардейский и Калининский. На реконструкцию Петродворцового и Красносельского районов направили 514,8 млн рублей, а Колпинского – 126,2 млн рублей.

В 2021 году работы предварительно разделены на северный и южный лоты: на оба направится по 1,5 млрд рублей, аналогичные суммы затратят и на 2022 год. В северных районах города (Выборгский, Приморский, Курортный, Кронштадтский, Петроградский, Калининский, Красногвардейский, правый берег Невского) запланирован ремонт проспекта Энгельса, Коннолахтинской дороги, Ленинградской улицы до границы с поселком Песочное, улицы Восстания вдоль Финского залива в Кронштадте, Полюстровского проспекта и Арсенальной улицы, Рябовского и Пискаревского шоссе. В южных районах Петербурга (Адмиралтейский, Василеостровский, Кировский, Красносельский, Петродворцовый, Московский, левый берег Невского, Фрунзенский, Центральный, Колпинский, Пушкинский) реконструкцию продолжат на набережной канала Грибоедова и набережной Крюкова канала, ремонту также подлежат Детская улица и Среднегаванский проспект, проспект Маршала Жукова, Ропшинское шоссе, Краснопутиловская улица, проспект Обуховской Обороны, Забалканский проезд, Полевая улица и улица Труда, а также Кузьминское шоссе и Академический проспект, крупнейший объект в центре – набережная реки Мойки. Еще почти 200 млн рублей выделяют на Петроградский район, в котором, в том числе, проведут работы на улицах Профессора Попова, Куйбышева и Песочной набережной. Работы за 328,5 млн рублей продолжатся на Малоохтинском проспекте и Октябрьской набережной на северо-востоке города. Также крупная статья расходов на 2021 год – ремонт трамвайных путей – 1,1 млрд рублей, в 2020 и 2022 годах расходы по ней не предусмотрены.

Проблемные места

В интервью “Ъ” глава КРТИ Андрей Левакин отмечал, что в связи с секвестром бюджета денег на новое строительство нет, поэтому остается содержать в хорошем состоянии то, что есть. Впрочем, подчеркивал он, это не значит совсем ничего не делать: дорожники могут сделать половину сечения дороги (например, вместо четырех – две полосы), а

оставшиеся ввести еще через год. Он считает, что нормативность дорог будет достигнута за счет «карт» и неоднородного покрытия, так называемых «заплат» на дороге: это обеспечит ровность дороги и отсутствие ям. «Если выделять по 7 млрд рублей на дороги, то улучшение показателя нормативности составит только 2% в год. Учитывая, что нам нужно в среднем 4%, мы говорим об увеличении бюджета на 5 млрд рублей», – объяснял он размеры запроса федерального финансирования.

Генеральный директор центрального научно-исследовательского и проектного института «Платная дорога» Вадим Коваленко отмечает, что, несмотря на острую потребность в модернизации инфраструктуры, городских ресурсов недостаточно. Он отмечает, что одна из наболевших проблем – наличие на улично-дорожной сети одноуровневых железнодорожных переездов, из-за чего образуются заторы. Учитывая развитие железнодорожной сети в городе, согласно концепции РЖД на ближайшие десять лет, важно перестать игнорировать эти «узкие» места, подчеркивает он. Господин Левакин в интервью “Ъ” отмечал, что город активно работает над расширением инструмента концессии – комитет сформировал список объектов для передачи частным инвесторам, в основном это путепроводы. «То есть либо вы стоите на переезде в пробке, либо переезжаете через путепровод, но за плату», – пояснял он. Вероятно, в ближайшие годы к ГЧП-проектам Петербурга в аэропортовой, автодорожной, трамвайной и спортивной отраслях прибавятся новые сегменты.

<https://www.kommersant.ru/doc/4627115>

### **ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ, КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.12.23; ОПЕРАТОРОВ ЗАЩИТЯТ АКТОМ; МИНТРАНС РОССИИ ПРЕДЛАГАЕТ ОБНОВИТЬ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ НАСЫПНЫХ И НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ**

Вчера завершилась процедура публичных обсуждений проекта приказа **Министерства транспорта РФ** «Об утверждении Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом насыпью и навалом». Проектом приказа предусмотрено введение в правила пункта об обязательном согласовании грузоотправителем с владельцем подвижного состава использования механизированных установок для уплотнения и разравнивания грузов. Также из документа предлагается исключить устаревшие и избыточные нормы, касающиеся перевозок отдельных видов грузов.

В ближайшее время проект приказа «Об утверждении Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом насыпью и навалом» пройдет процедуру оценки регулирующего воздействия, потом будет рассмотрен Министерством юстиции России, и после прохождения этих этапов будет сформирован окончательный вариант текста нормативно-правового акта и состоится официальная публикация документа.

Как сообщили «Гудку» в **пресс-службе Минтранса России**, в проекте новых правил исключены устаревшие и избыточные нормы, а также требования технического и технологического характера, касающиеся перевозок насыпью и навалом отдельных видов грузов.

Так, в новой редакции правил отсутствует пункт о том, что перевозка зерновых грузов влажностью до 17% включительно, проса до 15%, семян масличных культур до 10% и подсолнечника до 8% производится на общих условиях.

«Сегодня никто не измеряет влажность зерна, – отмечает президент Ассоциации перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта Владимир Прокофьев. – Да, она влияет на вес груза, но на всех площадках вес измеряется погрузчиками, существуют контрольные весы, всё давно продумано – данный пункт перестал быть актуальным, и вполне логично, что его убрали».

По словам генерального директора исследовательского агентства InfraNews Алексея Безбородова, устранение этого пункта из правил упрощает выстраивание взаимоотношений оператора и грузовладельца.

Согласно тексту документа грузоотправители должны будут согласовывать с владельцами вагонов использование механизированных установок для уплотнения и разравнивания грузов.

Как пояснил «Гудку» Алексей Безбородов, введение этого пункта в новый перечень правил осуществляется для защиты владельцев подвижного состава.

«Если грузоотправителю будет разрешено трамбовать в вагоны свой груз, например зерно или уголь, то они, безусловно, начнут его трамбовать. Только проблема в том, что вагон станет неподъёмным и может быть вовсе испорчен, а узнают об этом уже только после осуществления отправки», – рассказал Алексей Безбородов.

«Мы поддерживаем данную инициативу, – рассказал «Гудку» Владимир Прокофьев. – При погрузке и выгрузке зачастую происходят повреждения вагонов. Например, при перевозке насыпных грузов раньше на платформах наращивали борта, а при завершении перевозки их опрокидывали, бульдозер проезжал и всё сваливал. Другой пример: погрузка медно-никелевой руды происходит с помощью специального крана, что тоже представляет опасность для вагона. Используются вагоноопрокидыватели, а при выгрузке смёрзшихся грузов и вовсе накладные вагонные вибраторы, которые трясут вагон со страшной силой, а после этого «вгоняют» трёхметровые штыки, чтобы всё выгрузить. Легко представить, что может случиться с вагоном при проведении таких операций. Поэтому я считаю внесение в правила пункта о необходимости согласования использования механизированных установок с владельцем подвижного состава правильным решением».

Однако, по его словам, в случае принятия новой редакции правил необходимо будет дать чёткое разъяснение, как именно согласовывать и контролировать использование механизированных установок. «Ведь, например, если вагон уедет в Мурманск на погрузку, то не будут же представители компании ездить за ним, согласовывать и контролировать всё», – считает Владимир Прокофьев.

«Изменений правил перевозки насыпных и навалочных грузов давно ждали, – отмечает генеральный директор ABC-Rail Артур Нурмухамедов. – В последние годы стала появляться новая техника, совершенствуются погрузочные технологии. Например, масштабируется применение средств малой механизации или оборудования для уплотнения груза. Старые правила эти нововведения не учитывают, и их применение не регламентировано».

«Раньше такого пункта в правилах не было, – отмечает заместитель председателя Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава Денис Семёнкин. – Раньше владелец вагона никак не мог повлиять на то, как грузоотправитель использует его вагон. Сейчас оператор получает некий юридический рычаг влияния на грузоотправителя, что, несомненно, плюс».

Как сообщили в **пресс-службе Министерства транспорта**, положения новых Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом насыпью и навалом разработаны с целью приведения их в соответствие с нормами действующего транспортного законодательства, в том числе в соответствии с нормами принятых в мае этого года Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов в открытом подвижном составе.

Как ранее рассказывал «Гудку» заместитель генерального директора – начальник ЦФТО ОАО «РЖД» Алексей Шило, в обновлённом регламенте систематизируется правовое регулирование железнодорожных перевозок в открытом подвижном составе. «Принятые правила содержат ряд основных нововведений. В частности, уточняются разновидности открытого железнодорожного подвижного состава. В отличие от правил 2003 года в новых правилах к открытому подвижному составу относятся не только полувагоны и платформы, но также специализированные вагоны открытого типа. Также конкретизируются обязанности грузоотправителей, связанные с подготовкой грузов к перевозке в открытом подвижном составе. Содержание правил в данном вопросе

приводится в соответствие положениям Устава железнодорожного транспорта», – рассказывал ранее Алексей Шило.

По его словам, в качестве условия транспортировки грузов в специализированном открытом подвижном составе, в том числе с глухим кузовом, устанавливается наличие у грузополучателей средств разгрузки таких вагонов, о чём делается отметка в железнодорожной транспортной накладной. «Кроме того, уточняются критерии исправности открытого подвижного состава, подаваемого для перевозки грузов насыпью и навалом», – отмечал Алексей Шило.

<https://gudok.ru/content/freighttrans/1547838/>

### **REGNUM; 2020.12.23; РЖД УСТАНОВЛИВАЮТ РЕКОРДЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК**

Практически все сферы и области коммерческой деятельности показали к концу года убытки из-за последствий, вызванных пандемией коронавируса, и лишь немногим удалось скорректировать свою работу с учетом новых реалий. Так, по итогам девяти месяцев автомобильные грузоперевозки показали небольшой прирост в сравнении с аналогичным периодом прошлого года – количество заявок на транспортировку выросло на 5,5%, достигнув 20 млн. Гораздо увереннее чувствуют себя Российские железные дороги, отработавшие весь 2020 год, по общему мнению экспертов, стабильно и надежно. Более того ОАО «РЖД» ставит рекорд за рекордом, наращивая объемы грузоперевозок, даже в такое непростое время.

Альтернатива авиации

В середине ноября был зафиксирован исторический максимум – с начала года по железнодорожной сети холдинг перевез более 5 млн ДФЭ. В то время как в прошлом относительно спокойном году таких показателей удалось достичь по завершении 12 месяцев.

Эксперты считают, что увеличению объемов контейнерных перевозок способствовали очевидные преимущества железнодорожного транспорта, которым потребителю можно доставить любой тип груза – от продуктов питания до металлургической продукции, нефти и угля. Плюс к этому при пересечении границ действует бесшовный сервис, что существенно сокращает сроки доставки. Кроме того, вместимость контейнерного поезда позволяет за один раз перевезти столько же грузов, сколько могли бы доставить шесть рейсов самолетов.

Поэтому клиенты расценивают железную дорогу как надежный и дешевый способ доставки грузов. А во время жестких эпидемиологических ограничений преимущества железнодорожные перевозки стали еще более оптимальной альтернативой авиации. Об этом лучше всего говорят цифры – весной и летом контейнерный транзит между Китаем и Европой в общем объеме увеличился на 25–30%.

Надежные маршруты

Благодаря достигнутым договоренностям между «РЖД», французской SNCF Forwardis и китайской COSCO Group в июне были отправлены первые контейнеры из провинции Цзянси в Восточном Китае в Париж. Поезд проследовал по «широкой колее» с использованием сервисов АО «ОТЛК ЕРА» (дочернее общество ОАО «РЖД») от станции Наньчан через семь стран и за 20 дней преодолел почти 12 тыс. км. В столицу Франции он привез противоэпидемические средства, включая 40 млн медицинских масок.

Новые надежные маршруты необходимы были в первую очередь для доставки в Европу противоэпидемических средств, но также важно было сохранить транспортный коридор Китай-Европа-Китай. И это удалось, только в июне РЖД перевез 382 тыс. тонн грузов в контейнерах, что вдвое больше, чем за аналогичный период прошлого года. Дополнительный приток грузов, по оценкам экспертов, составил больше 100 тыс. тонн в месяц.

Расширение экспортного ассортимента

Были также расширены география маршрутов, связавших Россию со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), и ассортимент продукции. По словам члена совета Ассоциации организаций продуктового сектора Андрея Гречкина, одним из новых направлений стала «перевозка из Китая и Кореи бытовой техники, литий-ионных батарей для автомобильной промышленности».

Открыты также дополнительные маршруты контейнерных поездов с отечественной бумажной продукцией в Китай. В апреле в логистическую цепочку была включена морская перевозка и в результате контейнерные поезда начали следовать из Низовки (Архангельская область) в Забайкальск до пограничного сухопутного перехода в Забайкальске и уже далее в Поднебесную.

В этом году в Китай впервые была отправлена замороженная куриная продукция отечественных производителей. Среди других экспортных товаров – растительное масло, которое залили в специальные емкости – флекситанки и транспортировали в универсальных контейнерах. В рамках договоренностей РЖД и государственной корпорации «Китайские железные дороги», их отправили более коротким маршрутом – из Пензы в Харбин через сухопутный погранпереход Забайкальск – Маньчжурия. До этого продукцию доставляли морским путем или поездом, а затем на грузовых фурах по Китаю, что увеличивало время в пути. Новый маршрут открыл российским производителям дополнительные логистические возможности для перевозки в Китай различных наливных грузов.

«Санкционка» транзитом

Весной этого года через Россию начала следовать транзитом опломбированная «санкционка». В рамках тестовой отправки из Нидерландов в Дуйсбург, а затем по железной дороге в Китай проследовала партия замороженного лосося. Отследить движения груза можно при помощи навигационных пломб. Новый сервис, который разрабатывался в тесном сотрудничестве РЖД, ФТС, **Ространснадзора**, Минфина, Минэкономразвития, Минсельхоза с зарубежными партнерами, позволит по максимуму использовать транзитно-логистический потенциал страны. А Российские железные дороги смогут повысить прозрачность перевозок и, что немаловажно, увеличить их объемы.

Координировать транспортные потоки в направлении восточного соседа и стран АТР помогают транспортно-логистические центры, открытие которых планируется в рамках федерального проекта по модернизации и расширению магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Один из первых – «Белый раст» (Московская область) уже установил регулярное сообщение с Китаем. Есть договоренности по открытию аналогичных центров в Екатеринбурге, Новосибирске и Калининградской области.

Слаженная работа

Что касается российских направлений, холдинг активно развивает комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки – так называемые контрейлерные перевозки. В этом году в тестовом режиме контрейлерная платформа с автомобильным полуприцепом, груженным полимерной продукцией, прибыла в Москву из Калининграда, в обратном направлении на ней отправили строительные грузы для калининградских предприятий. Кроме того, первая контрейлерная отправка в составе контейнерного поезда доставила строительные материалы из Москвы в Новосибирск. Время в пути всего пять дней, что примерно на четверть быстрее, чем перевозка автомобильным транспортом.

В дополнение ко всем этим мерам компания только в том году предложила российским и зарубежным клиентам около сотни выгодных вариантов по снижению тарифов. В денежном выражении сумма тарифной поддержки грузоотправителей превысила 10 млрд рублей.

Одно из значимых для российской экономики соглашений было подписано весной во время жесткого локдауна. По выгодным тарифам федеральный перевозчик обязался доставить из Кузбасса получателям каменный уголь – не меньше 53 млн тонн на экспорт

восточном направлении и до 3,55 млн тонн – внутри страны. Было решено не снижать экспортные потоки кузбасского в направлении российских портов Азово-Черноморского бассейна и портов Северо-Запада, а также продолжить модернизацию транспортной инфраструктуры и работу по расширке узких мест на подходах к портам и в перспективном направлении – на Дальний Восток. Кстати, именно в этом регионе был установлен еще один рекорд ОАО «РЖД» нынешнего года.

В марте на станциях Владивостокского узла при плане разгрузки 4360 вагонов в сутки, было обработано 4895. Этот суточный рекорд стал результатом системной работы холдинга и четкого взаимодействия всех звеньев погрузочно-разгрузочной цепи. Разумеется, в выигрыше от такой слаженной работы как грузоотправители, так и потребители продукции, а компании это дает задел для будущей успешной работы.

<https://regnum.ru/news/3148401.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.23; ПОЛЬША МОДЕРНИЗИРУЕТ Ж/Д ПУТЬ ДО ГРАНИЦЫ С РОССИЕЙ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ГРУЗОПОТОКА**

Польские железные дороги (РКР) планируют реконструкцию железнодорожных путей на перегоне Бранево – Мальборк до границы с Калининградской областью России, сообщает Польский культурный центр в Калининграде со ссылкой на СМИ страны.

РКР подписала контракт на разработку технико-экономического исследования, которое выполнит компания Databout. Это будет проект для последующей реконструкции железной дороги № 204 на участке около 90 км между Калининградской областью, Бранево, Богачево и Мальборком. Стоимость контракта – 4 млн злотых.

В рамках проведения исследования подрядчик проведет комплексный анализ, определит технические возможности и объем необходимых работ, а также инвестиционные затраты. Будут проанализированы условия для грузовых и пассажирских перевозок со скоростью до 160 км в час.

Объектом анализа также станет ширококолейная железнодорожная линия №217, которая соединяет Польшу с Калининградской областью. В настоящее время широкая «российская» колея заканчивается в районе Вельке-Вежно. В исследовании подрядчик проанализирует возможность ее удлинения до Богачева или Эльблонга. Предполагается адаптировать ширококолейные пути к более тяжелым и более длинным составам. Это позволит перевозить больше грузов между польскими портами и Россией.

«Результатом запланированных инвестиций станут улучшенные условия для перевозки большего объема грузов. Строительство станции Бранево-товарное, расположенной между государственной границей и станцией Бранево, позволит упростить обслуживание длинных грузовых составов. Объект будет адаптирован к потребностям таможенного и пограничного контроля. Проект реконструкции ж/д инфраструктуры будет разрабатываться после 2023 года», – сообщает **пресс-служба** РКР.

Как сообщалось, между Польшей и Калининградской областью действуют два железнодорожных **пункта пропуска**, объемы перевозок по которым увеличиваются год от года. Через станцию Бранево в Польшу идет российский уголь.

### **ТАСС; 2020.12.23; РЖД ПЛАНИРУЕТ РАЗВИТЬ НОВЫЕ ПРИГОРОДНЫЕ МАРШРУТЫ В ПЕРМСКОМ КРАЕ К 2030 ГОДУ**

Власти Пермского края подписали соглашение с «Российскими железными дорогами» (РЖД) о развитии пригородного сообщения. Планируется открыть новые маршруты, модернизировать железнодорожную инфраструктуру – вокзалы и остановки, сообщает в среду **пресс-служба** Свердловской железной дороги в Пермском регионе.

«Сегодня в Перми между ОАО «РЖД» и Пермским краем подписано соглашение о сотрудничестве по вопросам развития пригородных перевозок в регионе до 2030 года. Документ предусматривает сотрудничество по таким направлениям, как модернизация

пассажирской инфраструктуры, создание условий для обслуживания инновационного подвижного состава, интеграция пригорода с общественным транспортом», – сказано в сообщении.

Как уточняется на сайте краевого правительства, в планах – развить пригородное сообщение от станции Бахаревка до предприятий Свердловского района Перми, от станции Ляды до «Протон-ПМ», от станции Кабельная до завода «Камкабель», от Ярино до Добрянки, от станции Чусовская до Губахи и от Перми I до Чусовской, а также Углеуральской. Для этих целей будут использовать современные типы подвижного состава, в том числе электропоезда «Ласточка».

«Правительство края и ОАО «РЖД» планируют разработать концепцию архитектурных решений для пригородной инфраструктуры с учетом современных тенденций и обеспечения доступности для маломобильных групп населения, рассматривают возможность строительства пассажирских платформ высокого типа на условиях софинансирования», – добавляют в РЖД.

Кроме этого, по соглашению «РЖД» возьмет на себя обязательства провести реконструкцию существующей инфраструктуры вокзального комплекса станции Пермь II и создать комплексный транспортно-пересадочный узел с общественно-деловыми функциями.

<https://tass.ru/ekonomika/10334145>

### **ПРАЙМ; 2020.12.23; ТРАНЗИТ FESCO С НАЧАЛА ДЕЙСТВИЯ ПРОГРАММЫ СУБСИДИРОВАНИЯ ВЫРОС БОЛЕЕ, ЧЕМ В 2 РАЗА**

Объем транзитных контейнерных перевозок в 2020 году транспортной группы Fesco с начала действия программы их субсидирования вырос более чем в 2 раза, до 1,5 тысячи TEU, рассказал журналистам глава компании Аркадий Коростелев.

«С начала действия программы субсидирования объем транзитных перевозок Fesco из Китая, Японии и Республики Корея увеличился более, чем в два раза. Перевезено порядка 1,5 тысячи TEU», – сказал он.

**Президент России Владимир Путин** поручал в 2020 году выделить до 1 миллиарда рублей на субсидии для транзита контейнеров через РФ. В августе председатель правительства **Михаил Мишустин** подписал постановление по субсидированию из госбюджета льготных тарифов РЖД на транзитные перевозки через Россию грузов в контейнерах.

Как сообщал в ноябре замминистра транспорта **Дмитрий Зверев**, Минтранс, РЖД и госорганы РФ прорабатывают вопрос о продлении на 2021 год субсидирования льготных тарифов, поскольку это решение востребовано среди грузоотправителей.

«Сейчас мы вышли уже на поездные объемы отправок. Конечно же, мы ожидаем решения о продлении программы субсидирования на 2021 год. Прогнозируемый объем транзитных перевозок контейнеров при условии сохраняющихся субсидированных ставок только с участием Fesco составит более 15 тысяч TEU», – рассказал Коростелев, отметив, что компания ранее выступала с инициативой по продлению таких субсидий.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ПАВЕЛ ИВАНКИН; 2020.12.24; НУЖНА ЛИ ПРИВАТНАЯ ТЯГА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ?**

Под конец года, при рассмотрении бюджета РЖД на 2021 год в правительстве неожиданно всплыл вопрос о частной тяге на железной дороге. Казалось бы, закрытый вопрос снова актуализировался. В связи с этим хотелось бы напомнить риски и плюсы этого решения.

Главных рисков четыре.

Первый. Неготовность правового поля. Частный вагонный парк эксплуатируется на сети железных дорог более 20 лет, а правовой статус оператора подвижного состава до сих пор

полноценно не прописан. Это накладывает ограничения на дальнейшее развитие единственного рыночного сегмента с развитой конкуренцией.

Кроме того, имеются правовые недоработки в описании взаимодействия перевозчика, владельца инфраструктуры и операторов. В условиях, когда основной перевозчик и владелец инфраструктуры одно юридическое лицо, а операторы подвижного состава не заинтересованы в прозрачном правовом поле, ожидать разработки соответствующих правовых актов и согласования их на всех уровнях преждевременно.

Отметим, что мы говорим об устоявшемся сегменте с богатой историей.

Второй риск – технологический. Стопроцентный приватный вагонный парк выявил неготовность инфраструктуры к работе в новых условиях. Технология пропуска вагонопотоков на сети железных дорог не позволяет обеспечивать встречные большие потоки. Операторы заадресовывают вагоны не на ближайшие точки погрузки, а на доходные и только на своих клиентов. Таким образом, мы получаем сегодня нерешенную технологическую проблему, которая оказывает негативное давление на инфраструктуру.

Третий – конъюнктурный. Владельцы частной тяги естественным образом захотят работать на высокорентабельных направлениях, а направления и участки, которые не представляют коммерческого интереса, останутся у РЖД. Это приведет к перетеканию прибыли от монополии к операторам. РЖД ухудшит свои ковенанты, а бизнес получит сверхприбыль.

Четвертый риск – рост совокупных транспортных затрат для грузовладельца. При работе с инвентарным парком грузовладелец имел один договор. При приватном парке количество договоров равно количеству операторов, с кем взаимодействуют грузовладелец, плюс договор с РЖД.

При приватной тяге грузовладельцу нужно будет искать еще и локомотив? Или будет другая схема? С грузовладельцем надо обсуждать эти вопросы. Он инвестор и полноправный участник перевозочного процесса.

Означает ли, что указанные риски делают невозможным появление приватной тяги. Однозначно нет. Скажем больше – приватная тяга давно уже есть на сети железных дорог. Крупнейшие вагонные операторы владеют приватными магистральными локомотивами. И они сегодня являются прообразами будущих перевозчиков. Этот сегмент доходный, так как некоторые из них уже закупили новые локомотивы. И именно эти компании не спешат выводить сегмент приватной тяги из серой зоны. В настоящее время эти компании работают в приватной тяге на интересных им и доходных для них направлениях. За счет небольшого объема этого серого сегмента РЖД не чувствует на своих ковенантах этих участников. Так нужна ли приватная тяга в железнодорожной сети?

Конечно, нужна. Монополию подталкивают к снижению издержек, а локомотивное хозяйство – дорогостоящий комплекс. Только вот переход должен быть плавный и взвешенный.

На первом этапе – доработка правового поля. Необходимо определить четкие критерии участков, на которых можно рассматривать применение частной приватной тяги. Сегодня оптимально смотрятся участки в пределах одной (двух) железных дорог на однородной тяге (тепловоз, электровоз переменного тока, электровоз постоянного тока) с длинной плеча, равного времени работы локомотивной бригады.

Эти критерии позволят участвовать в создании сегмента приватной тяги более широкому кругу участников. Однородность тяги снижает порог выхода на рынок. А протяженность плеча позволит использовать локомотивные дома отдыха РЖД.

При этом, все вышеперечисленные условия должны быть отражены в соответствующих правовых актах, включая правовое, экономическое и технологическое взаимодействие. Критерии выбора и условия передачи линий и участков должны быть исчерпывающими и прозрачными.

В целом целесообразно в перспективе сохранить за РЖД только грузонапряженные магистральные направления, передав рокадные хода частным перевозчикам.

Повторимся, для соблюдения баланса интересов линии передавать целесообразно пакетом (одна доходная и одна или несколько бюджетных линий). Порядок расчета экономики такого пакета целесообразно утвердить на совете директоров РЖД. Это позволит оперативно его адаптировать к изменяющимся условиям.

Важным моментом пока остаются и точки передачи поездов от частных компаний к РЖД. Технологические карты требуют открытого обсуждения.

В условиях повышения уровня цифровизации многие процессы можно смоделировать и получить первые результаты и критические точки без экспериментов на сети.

Первым шагом к реализации вышеуказанных условий станет проведение конференции с участием РЖД, операторского сообщества, грузовладельцев, федеральных органов исполнительной и законодательной власти. Итоги конференции позволят оценить своевременность данного решения и дорожную карту на краткосрочную перспективу.

Только в режиме диалога всех участников перевозочного процесса можно запускать такие инструменты.

<https://rg.ru/2020/12/23/nuzhna-li-privatnaia-tiaga-v-zheleznodorozhnoj-seti.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗOTOV; 2020.12.24; ЗА ГОД ПОЕЗДА ПЕРЕВЕЗЛИ В КРЫМ БОЛЕЕ 1,1 МИЛЛИОНА ПАССАЖИРОВ**

Пассажирские поезда дальнего следования «Таврия» за год с момента запуска первого поезда перевезли в Крым и обратно более 1,1 миллиона пассажиров, а маршрутную сеть расширили с двух до 16 направлений. А сегодня, 23 декабря, с Московского вокзала Санкт-Петербурга на полуостров отправился юбилейный поезд. Об этом сообщила **пресс-служба** компании перевозчика «Гранд Сервис Экспресс».

Первый поезд по маршруту Санкт-Петербург – Севастополь в режиме телемоста проводил в Крым **президент России Владимир Путин**. Тогда, 23 декабря 2019-го, из северной столицы отправились в первую в истории поездку на пассажирском поезде по Крымскому мосту 383 пассажира, а за год «Таврия» № 7/8 Санкт-Петербург – Севастополь перевезла более 330 тысяч пассажиров и совершила 265 оборотных рейсов.

Спустя год поезда «Таврия» связывают Крым с Петербургом, Москвой, Кисловодском, Екатеринбург, Челябинском, Уфой, Казанью, Вологдой, Адлером, с осени – со Смоленском, Брянском и Орлом. А перед новогодними праздниками компания-перевозчик продлила маршруты поездов «Таврия» Симферополь – Екатеринбург до Перми, Омска и Тюмени, а также запустила новые маршруты Симферополь – Астрахань и Москва – Адлер. Общая протяженность всех маршрутов поездов «Таврия» – 40 тысяч километров железнодорожных путей по всей стране. Они охватывают более 200 станций и четыре часовых пояса.

– За год курсирования поезда, следующие в Крым и обратно, перевезли более 1 100 000 путешественников, 75 процентов из которых увидели Крымский мост, – рассказал генеральный директор компании «Гранд Сервис Экспресс» Александр Ганов. – Все «Таврии» выполнили 2 290 рейсов и проехали более 5 300 000 километров. Обеспечивая пассажирские перевозки с декабря 2019 года и несмотря на связанные с пандемией сложности, мы развернули маршрутную сеть, увеличив количество направлений с двух до 16-ти. Также развиваем новые направления деятельности, в том числе туристической направленности.

Самым популярным направлением по итогам года стал маршрут Москва – Симферополь, а из региональных – участок Саратов – Симферополь. Каждый пятый пассажир поездов «Таврия» – ребенок, следовавший к месту отдыха с родителями. Были среди путешественников и животные – за год крымские поезда перевезли 7000 животных, в основном кошек.

<https://rg.ru/2020/12/23/reg-ufo/za-god-poezda-perevezli-v-krym-bolee-11-milliona-passazhirov.html>

### **КОММЕРСАНТЬ ПРИКАМЬЕ; 2020.12.24; ГОРНОЗАВОДСКУЮ ВЕТКУ МОГУТ ЗАДЕЙСТВОВАТЬ ДЛЯ КОЛЬЦЕВОГО ДВИЖЕНИЯ; КОЛЬЦЕВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ДОЛЖНА СОЕДИНИТЬ ПРАВЫЙ И ЛЕВЫЙ БЕРЕГ КАМЫ**

Сегодня губернатор Пермского края Дмитрий Махонин и начальник Свердловской железной дороги Иван Колесников подписали два соглашения о сотрудничестве региона и ОАО «РЖД». Об этом сообщает **пресс-служба** краевого правительства.

Первое соглашение касается модернизации железнодорожной инфраструктуры на территории региона, а также развития пригородного сообщения. В этой части РЖД взяли на себя обязательство увеличить количество подвижного состава в регионе. Кроме того, соглашение предусматривает проработку создания кругового движения наподобие кольцевой железной дороги в Москве. Предполагается, что круговое движение соединит правый и левый берега Камы. «Это дает нам понимание к дальнейшему размышлению относительно участка Пермь I – Пермь II, как по-другому отнестись к развитию данного направления», – сообщил Дмитрий Махонин во время пресс-подхода после подписания соглашения.

В конце января текущего года сообщение на участке Горнозаводской ветки между станциями Пермь II и Пермь I было прекращено. Идея реформировать движение между вокзалами появилась в 2017 году. Краевые власти планировали выкупить у РЖД проходящие здесь железнодорожные пути и организовать вдоль Камы движение скоростного трамвая. На эти цели в бюджетах Пермского края и краевой столицы запланировано около 3 млрд руб. Перераспределить транспортные потоки планируется через Северный железнодорожный обход. Этот проект включает в себя строительство нового моста через Каму, который расширит пропускную способность существующих путей через Камскую ГЭС. Весной власти региона и РЖД обсуждали еще один вариант частичной компенсации закрытия участка от Перми II до Перми I – запуск электрички Оверята – Головано по правому берегу Камы с заходом на станцию Пермь-Сортировочная.

В этом же соглашении есть пункт, касающийся транспортно-пересадочного узла (ТПУ) Пермь II. «РЖД» берет на себя обязательства провести реконструкцию существующей инфраструктуры вокзального комплекса станции Пермь II с созданием комплексного транспортно-пересадочного узла с общественно-деловыми функциями. Напомним, в 2018 году депутаты регионального заксобрания поддержали инициативу краевых властей о выкупе имущественного комплекса у РЖД за счет бюджетных средств. На эти цели было выделено 800 млн руб. После этого краевые власти и РЖД подписали соглашение, закрепляющее целевое назначение этих денег на строительство транспортно-пересадочного узла Пермь II.

Второе соглашение касается проектирования и строительства детской железной дороги (ДЖД) вдоль набережной Камы, которая входит в перечень проектов к юбилею Перми. ДЖД – образовательный проект, который предполагает создание учебных классов для подготовки детей, которые в будущем планируют выбрать профессию, связанную с железнодорожным транспортом. РЖД планирует инвестировать в проект около 1 млрд руб. Край берет на себя обязательство провести капитальный ремонт в корпусе завода им. Шпагина по ул. Советская, 1П, а затем передать здание в безвозмездное пользование ОАО «РЖД». Планируется, что здесь разместится учебно-материальная база детской железной дороги. В будущем, по словам главы региона, в этом помещении может разместиться и школа юнг для Пермского речного училища.

<https://www.kommersant.ru/doc/4627528>

### КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; «ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА». ПРИЛОЖЕНИЕ №237; «ЛЮДИ СКЛОННЫ ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ ЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА В ПОЛЬЗУ ОБЩЕСТВЕННОГО»; ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Снижение пассажиропотока на пригородных поездах оказалось не настолько критичным в 2020 году по сравнению с другими видами общественного транспорта: около четверти вместо трети трафика. Несмотря на активную автомобилизацию в последние годы, популярность электричек растет, уверен генеральный директор АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (СЗППК) Виталий Григорьев. О том, как сложился этот год для компании и ее руководства, а также о планах развития железнодорожной сети он рассказал в интервью корреспонденту “Ъ” Екатерине Загвоздкиной.

– Как для вас сложился этот год? Работаете ли вы удаленно или из офиса, что успели сделать за время пандемии?

– Как генеральный директор компании, конечно, я должен находиться в офисе и руководить процессом не дистанционно, а на месте. При этом были созданы все условия для работы сотрудников удаленно, а также приняты все необходимые меры безопасности для работников, которые остались в офисе. Объем работы в такой непростой период не становится меньше. Но несмотря на это, в этом году я решил посвятить себя учебе. В настоящее время я прохожу обучение в Высшей школе менеджмента ФГБОУ «Санкт-Петербургский государственный университет» по программе Executive MBA.

– Какова динамика пассажиропотока в этом году – останется ли он на том же уровне, что в 2019 году, упадет или вырастет?

– В летний период наблюдался рост объемов перевозок после значительного падения в апреле и мае. Сейчас со второй волной пандемии мы наблюдаем снижение, поэтому того оптимистичного прогноза, который предполагался летом, будет трудно достичь. Количество отправленных пассажиров за 11 месяцев 2020 года составило 57,4 млн человек, это 72% к 2019 году. При этом, если говорить о сравнении с городским наземным общественным транспортом, снижение пассажиропотока по данному виду транспорта составляет 35–40%, у нас же 20–25%. Мы видим, что пассажир нам доверяет, в том числе благодаря тем мерам, которые принимаются для обеспечения безопасности. Надеемся, что со снятием всех карантинных ограничений пассажиропоток будет постепенно прирастать.

– Какая работа ведется в части интеграции пригородного железнодорожного транспорта в систему городского общественного транспорта Петербурга?

– Наш город разрастается, застраиваются новые территории, радиус перемещения населения становится больше, и не в последнюю очередь этому способствует развитая пригородная железнодорожная транспортная сеть. Растет потребность в быстрых и комфортных передвижениях. Люди все больше склонны отказываться от личного транспорта в пользу общественного. Железнодорожный транспорт в перспективе должен стать неотъемлемой частью общественного городского транспорта, необходимо менять отношение жителей и интегрировать пригородные железнодорожные перевозки в городскую систему. Мы анализируем эти тренды, в результате рождаются проекты, которые мы внедряем в жизнь при поддержке субъектов РФ.

– Какое влияние окажет карантинный период на организацию работы крупных компаний в дальнейшем, по вашему мнению? Останется ли СЗППК в дистанционном режиме работы после снижения рисков заражения коронавирусом?

– Если говорить о транспортной сфере, то уже сегодня наблюдаются адаптация к обновленным условиям деятельности и постепенное восстановление. Но, конечно, потребительская активность в связи с вводимыми ограничениями и общим ухудшением экономического климата снизилась, и потребуется время для ее восстановления. СЗППК относится к непрерывно действующим организациям, к предприятиям, выполняющим неотложные работы в условиях чрезвычайных обстоятельств. Перевод на дистанционный режим работы возможен только для работников аппарата управления компании. За период

введения ограничительных мер и по состоянию на декабрь 2020 года на удаленный режим работы переведено около 60% работников от общей численности аппарата управления, но технологический процесс не нарушен и работникам сохранена заработная плата в полном объеме. Даже при снижении риска заражения коронавирусом вопрос о применении режима дистанционной работы будет рассматриваться и далее.

– Будет ли СЗППК оператором работы пассажирских железнодорожных полуколец вокруг Петербурга, которые РЖД, согласно концепции развития железнодорожного узла, планирует построить до 2030 года? Как увеличится пассажиропоток на железнодорожном транспорте с вводом полуколец?

– Мы сегодня работаем по всем железнодорожным направлениям Санкт-Петербурга и Ленинградской области, поэтому вариант СЗППК как перевозчика по диаметральным направлениям рассматривается. Объем перевозок пассажиров пригородным железнодорожным транспортом в Санкт-Петербургском железнодорожном узле, согласно концепции, возрастет в 1,8 раза по сравнению с 2018 годом и составит 142,4 млн пассажиров в год. Основание для увеличения пассажиропотока – удобные пересадки за счет организации транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) и выгодное тарифное меню. В первую очередь для такого глобального проекта дополнительно потребуется современный подвижной состав. СЗППК уже сейчас работает над организацией ТПУ на направлении Петербург – Гатчина, также ведутся проработки по ТПУ «Ленинский проспект». Мы готовы принимать участие в проектировании ТПУ для пассажиров – с точки зрения железнодорожной инфраструктуры, билетно-кассовых и турникетных комплексов.

– Почти вся ваша трудовая деятельность была связана с Октябрьской железной дорогой, но также был этап работы в Башкортостанской и Северной пригородных пассажирских компаниях. Чем отличается работа в разных регионах?

– Работа в компании столичного региона действительно отличается от работы в компаниях с небольшими объемами, в основном за счет ритма жизни самого субъекта. Москва и Санкт-Петербург более динамично развиваются, быстрее происходят изменения, поэтому вся работа строится в несколько другом темпе и режиме. А в небольших компаниях акцент больше ставится на межличностных отношениях, работе в коллективе. В СЗППК больше возможностей для стратегического развития, более плотное взаимодействие с комитетами и управлениями именно в части развития. Опыт работы в Северной и Башкортостанской ППК дал мне большой плюс для выстраивания оптимальной модели управления.

– Почему вы выбрали сферу железнодорожного транспорта? Как изменилась отрасль пассажирских перевозок за последние 30–40 лет?

– В детстве я жил в Петербурге на улице Седова, недалеко от железнодорожного техникума, Октябрьского электровагоноремонтного завода и железнодорожной сортировочной станции, все эти моменты и повлияли на мой выбор профессии. Менталитет людей и отношение к железной дороге изменились и будут продолжать меняться и дальше. В 1980–1990-х годах не было такого количества автомобилей, и в основном люди ездили на общественном транспорте, в том числе и на электричках. С процессом автомобилизации люди пересаживались на личный автотранспорт, пассажиропоток пригородных перевозок снижался. Сейчас же ситуация складывается обратным образом, последние пять лет мы видим устойчивый рост пассажиропотока, в том числе и по всем загородным, дачным направлениям. Я считаю, что граждане видят изменения в сфере пригородных железнодорожных перевозок, ярким примером служит подвижной состав: парк поездов обновляется, появляются современные составы, более комфортабельные и быстрые.

– В компании отмечали, что закрытие внешних границ вызвало интерес к внутреннему туризму, в том числе на железной дороге. По сравнению с прошлыми годами какое

увеличение туристов вы видите на полигоне работы СЗППК? Как вы сами провели отпуск?

– Если говорить о туристах, то в первую очередь их, конечно, привлекают «Ласточки», тем более что их развитая маршрутная сеть предлагает большое количество идей для путешествия: Выборг, Великий Новгород, Гатчина, Зеленогорск, Ораниенбаум, Приозерск и Петергоф. Уже в декабре этого года маршрутная сеть «Ласточек» пополнится еще одним маршрутом с туристическим потенциалом – в Тихвин. В период ограничений, связанных с пандемией коронавируса, сложно оценить туристический поток, но в выходные дни, особенно в летний период, вместимость пригородных поездов по основным туристическим направлениям достигала 100%.

Помимо этого, мы занимаемся развитием «виртуального туризма», который формирует отложенный спрос на туристические перевозки: в видеохостинге YouTube выпускаются сюжеты о поездках по популярным направлениям СЗППК. В 2021 году запланирован выпуск трех новых эпизодов. Свой отпуск в этом году я провел на юге России. Ситуация с закрытием внешних границ особенно не повлияла на выбор места отдыха, я часто провожу отпуск с семьей на юге страны.

<https://www.kommersant.ru/doc/4627119>

### **КОММЕРСАНТЪ СИБИРЬ; 2020.12.24; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПРОТИВОПОСТАВИЛА ПАНДЕМИИ «ЦИФРУ»; ПО СОВОКУПНОСТИ ПОКАЗАТЕЛЕЙ В III КВАРТАЛЕ КРАСНОЯРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ БЫЛА ПРИЗНАНА ЛУЧШЕЙ В РОССИИ**

В условиях пандемии и снижения экономической активности Красноярской железной дороге в 2020 году удалось не только не уронить объемы грузоперевозок, но даже и нарастить их по ряду номенклатур. Помимо этого, активно вкладывались железнодорожники в развитие инфраструктуры, расшивая «узкие места» Южно-Сибирской магистрали, не забывали и о пассажирских перевозках. Дорога максимально ускорила все внутренние процессы, связанные с переходом на «цифру» в работе с клиентами. По совокупности показателей в III квартале Красноярская магистраль была признана лучшей в России.

Пандемия коронавируса, ударившая в 2020 году по большинству отраслей экономики, стала серьезным стресс-фактором и для железнодорожников. Глядя на то, какие кардинальные меры предпринимаются в зарубежных странах, попавших под удар вируса первыми, ОАО «РЖД» еще в марте начало готовиться к нескольким возможным сценариям, чтобы предвосхитить любые неприятные сюрпризы 2020 года. Все сценарии были крайне непростые, поскольку при любом развитии событий падение погрузки оценивалось не менее чем в 15–20 %. Такой обвал мог привести к двукратному сокращению инвестиционной программы компании, пришлось бы отказаться от закупок новых локомотивов, новых пассажирских вагонов, начать сокращение персонала.

В компании приложили все усилия, чтобы минимизировать удар пандемии. Основное внимание было направлено на выработку мер поддержки грузоотправителей. Уже в марте в РЖД был создан специальный оперативный штаб для работы с клиентами, задачей которого стал поиск и внедрение таких решений, которые помогут сохранить погрузку, упростят систему расчетов, обеспечат бесперебойные поставки товаров действующих или потенциальных клиентов.

Начальник Красноярской железной дороги Вадим Владимиров:

«Мы рассматриваем кризисный период не только как период повышенных рисков, новых вызовов. Это время для реализации новых возможностей. То отношение клиентов, которое мы видим и чувствуем в 2020 году, помогает нам стать еще сильнее, превратить взаимное доверие в новые возможности для всех участников рынка как в грузовых, так и в

пассажирах перевозках. Мы открыты для инноваций и передовых технологий во всех областях деятельности».

В результате был реализован целый комплекс антикризисных мер: отсрочки платежей для грузоотправителей, бесплатное хранение их грузов на терминалах и складах КрасЖД, отмена штрафов и пеней за неисполнение условий договора. В отдельных случаях принимались решения о снижении тарифов. В границах Красноярской магистрали при взаимодействии с малым и средним бизнесом был упрощен порядок приема и согласования схем размещения и крепления груза на подвижном составе, а необходимые аттестации на технику крепления груза проводились в онлайн-режиме. Грузоотправителям, не подключенным к цифровым сервисам, заявки на перевозку грузов оформлялись по электронной почте.

Много было сделано в целом для перевода общения с клиентами в онлайн. В этом смысле пандемия ускорила ту работу по цифровизации, которая велась в РЖД в последние годы. На Красноярской дороге было создано около четырех тысяч удаленных компьютеризированных рабочих мест, в «цифру» были переведены все операции, возможные без прямого контакта с клиентом. На практике оказалось, что функциональность системы управления никак не пострадала.

Все эти инициативы железнодорожников нашли полное понимание со стороны клиентов, которые охотно переходили на работу с электронной системой «ЭТРАН» и через личный кабинет клиента РЖД. Показательная цифра: к ноябрю 2020 года 99 % заявок на перевозку грузов было подано клиентами КрасЖД в электронном виде посредством этих цифровых площадок. Таким же образом было оформлено 82 % накладных на груженный рейс и 99 % накладных на порожние рейсы. Все эти наработки цифрового взаимодействия на магистрали планируют сохранить и после окончания пандемии.

Максимально сохранены и инвестиции в развитие инфраструктуры Красноярской железной дороги, что имеет принципиальное значение с учетом прогнозируемого в ближайшие годы роста грузопотока и планируемого улучшения комфортности пассажирских перевозок. В 2020 году инвестиционная программа составила 40,4 млрд руб., по объему вложений КрасЖД заняла шестое место по всей сети железных дорог России.

Наиболее приоритетными направлениями в этом году остались развитие железнодорожной линии Междуреченск – Тайшет, приобретение современного тягового подвижного состава, расшивка «узких мест» железнодорожного пути, развитие инфраструктуры городской электрички в Красноярске.

На направлении Междуреченск – Тайшет объем финансирования в 2020 году составил 8,7 млрд руб. Это позволило продолжить работы по усилению устройств электроснабжения и строительству вторых путей на 12 перегонах дороги. Всего с начала реализации инвестиционного проекта «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет» выполнено работ на сумму 40,3 млрд руб., что составляет уже 82,8 % от его общей стоимости.

Знаменательным событием года для КрасЖД стало открытие в декабре двухпутного движения поездов по Козинскому виадуку на «Трассе мужества» Абакан – Тайшет. Этот участок Южно-Сибирской магистрали проходит в сложнейших геологических и климатических условиях, с пересечением хребтов Кузнецкого Алатау, Восточного и Западного Саяна. Реконструкция Козинского виадука велась с 2014 года с целью увеличения пропускной способности участка, связывающего Западную и Восточную Сибирь, в том числе для обеспечения возрастающих объемов перевозок грузов из Кузбасса, Хакасии и Красноярского края на Дальний Восток.

В результате модернизации виадука пропускная способность перегона Джебь – Щетинкино, до сих пор считавшегося «бутылочным горлышком» трассы, возросла с 25 до

65 пар поездов в сутки. Также появилась возможность пропускать поезда весом 7 100 тонн (ранее – до 6 030 тонн) по обоим путям виадука одновременно.

Важный проект был реализован на станции Карабула, через которую идет большой поток продукции лесозаготовителей. Здесь совместно с таможенной службой железнодорожникам удалось создать новое подразделение таможенного поста для оформления экспортных грузов (ранее ближайший был только в Канске, в 300 км). В итоге на станции более чем в два раза был сокращен простой вагонов.

Годом ранее в Лесосибирске, где также сосредоточены лесоперерабатывающие предприятия, КрасЖД увеличила пропускную способность станции. В комплексе эти меры не только позволили увеличить скорость прохождения вагонов с лесом, но и обеспечили резерв для дальнейшего развития деревообрабатывающей отрасли Красноярского края.

Продолжалось и обновление подвижного состава. Так, в течение 2020 года КрасЖД получила 30 маневровых тепловозов серии ТЭМ-18ДМ и 52 модифицированных электровоза ЗЭС5К «Ермак» с поосным регулированием силы тяги (это повышает тягу на 10 %). «Ермаки» способны работать на участках со сложным рельефом и вести поезда повышенного веса и длины. Сегодня общее число таких «тяжеловозов» на Красноярской дороге возросло до 147. Обновление парка локомотивов продолжится на протяжении следующих пяти лет.

Совокупно меры поддержки клиентов и инвестиционные вливания позволили КрасЖД в 2020 году не просто не снизить объемы грузоперевозок, как это прогнозировалось, но даже, наоборот, нарастить их по ряду номенклатур. Так, с начала года (без учета декабря) зафиксировано увеличение погрузки зерновых (+28 %), железной руды (+40 %, после возобновления работы находившейся на консервации ветки КрасЖД Бискамба – Тея для вновь запущенного Тейского рудника), цветной руды (+7 %). Контейнерные перевозки со станций дороги в январе – ноябре выросли на 10 %. В целом за этот период перевезено свыше 71 млн тонн региональных грузов.

Продолжалась последовательная работа по развитию проекта «Городская электричка» в Красноярске. Была фактически заново отстроена платформа «Мясокомбинат», появилась новая платформа «Шумково». Кстати, внутригородские маршруты, в отличие от других видов пассажирских железнодорожных перевозок, пользовались большим спросом и в условиях пандемии. В 2020 году наполняемость поездов в Красноярске в часы пик достигала 90 %. Общий пассажиропоток городской электрички ежегодно прирастает в среднем на 20 %.

Таким образом, практически по всем направлениям КрасЖД в текущем году не сбавляла темпов. Успехи дороги были отмечены руководством РЖД – красноярцы заняли первое место в сетевом соревновании по итогам III квартала 2020 года.

Планы на будущее также обнадеживают. Основными отраслями, которые должны обеспечить рост перевозок на территории Красноярского края в среднесрочной перспективе, будут оставаться топливно-энергетический комплекс, металлургическая и лесная промышленность. Кроме того, КрасЖД является транспортным каркасом комплексного инвестиционного проекта «Енисейская Сибирь». Он должен объединить 53 различных программы на общую сумму более 4 трлн руб.

Председатель правительства Красноярского края Юрий Лапшин:

«Красноярский край сегодня стоит на пороге запуска целой серии крупных инвестиционных проектов в рамках КИП «Енисейская Сибирь». Практически все они так или иначе завязаны на железнодорожный транспорт. Без преувеличения, железные дороги – это стальная основа «Енисейской Сибири». И нам особенно важна слаженная и синхронная работа с Красноярской магистралью. Способность железнодорожников ритмично, технологично, бесперебойно, эффективно, «по нарастающей» работать в

любых условиях вселяет в нас уверенность, что все задуманные совместные планы будут реализованы».

<https://www.kommersant.ru/doc/4627337>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.23; МИНТРАНС ГОТОВ ПРЕДЛОЖИТЬ ПОПРАВКИ К ЗАКОНОПРОЕКТУ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ ПОРТОВЫХ ИНВЕСТОРОВ – ЗАММИНИСТРА**

**Минтранс** провел ряд встреч с производителями агрохимикатов, угольщиками, поставщиками углеводородов и планирует предложить поправки к законопроекту об обязательствах портовых инвесторов, заявил замглавы министерства **Дмитрий Зверев** в ходе заседания думского комитета по энергетике в среду.

«Ко второму чтению у нас будут и от правительства РФ предложения к нему (законопроекту – ИФ), потому что мы действительно провели череду встреч, бесед с деловым сообществом, в первую очередь с производителями агрохимикатов и углеводородов, с угольщиками, с точки зрения того, чтобы связать в единую цепочку производителя, железную дорогу, порт», – сказал он и добавил, что производители заинтересованы иметь гарантированную логистическую цепочку. «Не дожидаясь первого чтения, мы уже начнем работать над новым текстом, предварительно его согласовывать с ГПУ (государственно-правовое управление президента – ИФ) и с деловым сообществом», – сказал **замминистра**. Он отметил, что надеется на одобрение законопроекта в первом чтении в январе.

Как сообщалось, законопроект (N1070119-7) был внесен в Госдуму правительством в начале декабря. Документ обязует частных инвесторов при инвестициях в портовую инфраструктуру представлять органам власти инвестиционную декларацию, на ее основе будут заключаться соглашения о создании объектов инфраструктуры морского порта. Согласование инвестиционной декларации также является основанием для включения мероприятий по созданию объектов инфраструктуры морского порта в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)** на период до 2024 года.

В соглашении прописываются обязательства инвестора, в частности – обеспечить перевалку грузов в объеме не менее заявленного в согласованной инвестиционной декларации. Также указано, что инвестор должен предоставить финансовое обеспечение исполнения соглашения о создании объектов инфраструктуры на сумму, «соразмерную» вкладу государства или инвестпрограммы ОАО «РЖД» либо **Росавтодора** в проект. Вопросы бизнеса вызвала норма об обязательствах по перевалке, так как она зависит от рыночной конъюнктуры, может измениться и потребовать перепрофилирования мощностей, а также норма по «соразмерному» вкладу.

«К законопроекту поступил ряд замечания от наших нефтегазовых компаний, которые занимаются экспортом, участвуют в инвестициях в эти порты, прежде всего это порт Новороссийск, порт Усть-Луга, Приморск и порт Восточный, где есть определенные недоработки, несуразицы в проекте закона», – отметил в ходе заседания глава комитета Павел Завальный.

Замглавы **Минтранса Зверев** напомнил, что законопроект был подготовлен после поручения **президента РФ**, в котором была обозначена необходимость внести в законодательство положения, касающиеся определения обязательств инвесторов по вводу объектов в эксплуатацию, если для таких объектов за счет средств бюджетов РФ осуществляется строительство объектов инфраструктуры.

«Это когда порт, железная дорога, как правило, строится за счет государства, но при этом мы имеем массу случаев, когда инвесторы отказываются ввиду изменений конъюнктуры строить соответствующие объекты транспортной инфраструктуры, или же выходная их мощность является не совсем такой, как предполагалось на момент, скажем так,

декларирования, потому что как таковая декларация сейчас не предусмотрена», – напомнил **Зверев**.

**Замминистра** также отметил, что с 2018 года министерство было вынуждено исключить из комплексного плана по модернизации магистральной инфраструктуры семь пунктов, среди которых строительство специализированного зернового терминала в морском порту Зарубино мощностью 10 млн тонн; создание сухогрузного морского порта Тамань мощностью 62 млн тонн; строительство в морском порту Ванино терминала по перевалке СУГ и терминала по перегрузке глинозема. «Причем по большинству их них, когда предусматривались синхронизация обязательств с точки зрения (строительства – ИФ) железных дорог и терминальных мощностей, как раз мощности по железным дорогам были введены в сроки и уже готовы к эксплуатации», – сказал **замминистра**.

Замечания к законопроекту принимаются профильным комитетом Госдумы до 16 января.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.23; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» СПУСТИЛА НА ВОДУ ПЕРВЫЙ В РОССИИ СПГ-БУНКЕРОВЩИК**

«Газпром нефть» спустила на воду первый в России бункеровщик для заправки грузовых и пассажирских судов сжиженным природным газом (СПГ), говорится в сообщении компании.

«В короткий срок завершен основной этап строительства судна, в том числе сбор корпуса, монтаж резервуаров для СПГ-топлива и других вспомогательных систем. После спуска на воду бункеровщик перемещен в док для проведения финальных работ по монтажу навигационных систем и органов управления, оснащению технологических помещений. Ходовые испытания судна запланированы на весну 2021 года», – говорится в пресс-релизе.

СПГ-бункеровщик получил имя великого русского ученого-химика Дмитрия Менделеева. Новое судно войдет в состав флота «Газпром нефти» (МОЕХ: SIBN) во втором полугодии 2021 года и обеспечит транспортировку и бункеровку малотоннажным СПГ-топливом в портах Финского залива и Балтийского моря – в Санкт-Петербурге, Усть-Луге, Приморске.

Длина судна составляет 100 метров, ширина – 19 метров. СПГ-бункеровщик сможет перевозить до 5,8 тыс. куб м природного газа в сжиженном состоянии. Усиленный корпус соответствует ледовому классу Arc4 и позволяет выполнять самостоятельное плавание в однолетних льдах толщиной до 0,8 метра. Благодаря цифровой интегрированной системе судном сможет управлять один человек непосредственно с навигационного мостика.

«Благодаря экологическим и эксплуатационным характеристикам сжиженный природный газ в среднесрочной перспективе станет одним из основных видов топлив, которые будут широко востребованы в международном судоходстве. Наша компания первой в России начала реализацию проекта по строительству судна, которое использует СПГ для бункеровки. Это ключевой этап развития отечественного экологического судоходства. Еще одним важным шагом в этом направлении станет завершение строительства и ввод в эксплуатацию в следующем году собственного высокотехнологичного СПГ-бункеровщика», – приводятся в сообщении слова заместителя генерального директора по логистике, переработке и сбыту «Газпром нефти» Анатолия Чернера.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.23; КОНКУРС РОСМОРПОРТА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛА 18 МВТ ДЛЯ ПОРТОВ БАЛТИКИ ВНОВЬ НЕ СОСТОЯЛСЯ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ ЗАЯВОК**

ФГУП «Росморпорт» (РМП, подведомственное **Росморречфлоту**) признало несостоявшимся конкурс на строительство ледокола мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7 для работы в морских портах Балтийского бассейна.

Согласно материалам сайта госзакупок, на участие в конкурсе не было подано ни одной заявки.

Повторный конкурс на строительство ледокола был объявлен в ноябре. Начальная (максимальная) цена контракта составляла 8,033 млрд рублей (НДС 0%). Заявки на участие изначально принимались до 9 декабря, позже конкурсная комиссия продлила срок подачи заявок до 21 декабря. Судно должно быть построено до 10 декабря 2024 года.

Как сообщалось, в мае «Росморпорт» признал конкурс на строительство ледокола 18 МВт несостоявшимся из-за отсутствия заявок. Конкурс был объявлен в начале апреля, начальная (максимальная) цена контракта составляла 7,309 млрд рублей.

### **ТАСС; 2020.12.23; МИНТРАНС НАЗВАЛ НЕОКОНЧАТЕЛЬНЫМ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ С ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ОКОЛО ВНУКОВО**

**Минтранс РФ** опроверг сообщение об окончательном решении проблемы со спорным ЖК «Филатов луг», расположенным в Новой Москве около аэропорта Внуково. Об этом сообщила ТАСС в среду **пресс-служба Минтранса РФ**.

Ранее директор департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса России** Светлана Петрова на запрос одной из дольщиц ЖК ответила, что сегодня в районе Внуково обеспечено требуемое качество радиолокационной информации для безопасного обслуживания воздушного движения. Также в письме отмечается, что аэропортом Внуково издан NOTAM (извещения об изменениях в правилах проведения и обеспечения полетов и аэронавигационной информации – прим. ТАСС), который содержит информацию об увеличении опубликованной высоты пролета препятствий при заходе на посадку.

«Данные меры носят ограничительный характер и не позволяют осуществлять эксплуатацию аэродрома в соответствии с его характеристиками в полном объеме», – прокомментировали в **пресс-службе Минтранса**.

В ведомстве отметили, что из-за технических характеристик и места расположения аэродромный радиолокационный комплекс «Лири А-10» не может стать полноценной заменой радиолокационного комплекса «Утес-А», развернутого на позиции «Зименки». «Для полного устранения влияния ЖК «Филатов Луг» на работу радиолокационного комплекса на позиции «Зименки» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (Госкорпорация по организации воздушного движения – прим. ТАСС) будет введен в эксплуатацию новый радиолокатор на данной позиции», – добавили в **пресс-службе**.

О ситуации вокруг ЖК «Филатов луг»

Судебные разбирательства вокруг ЖК «Филатов луг» в Новой Москве начались в 2019 году и продолжаются до сих пор. Так, в 2019 году **Росавиация** попыталась отозвать выданное компании «Бизнес групп» (дочерняя компания застройщика объекта ГК «Инград») согласование на строительство, однако Арбитражный суд Московской области признал недействительным аннулирование соглашения.

Кроме того, летом 2019 года иск в Мосгорсуд к «Бизнес групп» относительно ЖК «Филатов луг» подал заместитель московского прокурора по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте. Суд частично удовлетворил требования прокуратуры и запретил застройщику превышать высотные отметки, указанные в решении суда, а также заключать договоры на жилые объекты, рекламировать ЖК «Филатов луг» и проводить в Росреестре любые регистрационные действия с жильем в ЖК. Запрет заключать и регистрировать сделки в ЖК действует и сегодня.

<https://tass.ru/nedvizhimost/10331339>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20201223/filatov-lug-1590536685.html>

### **ТАСС; 2020.12.23; ДЕГТЯРЕВ: ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ПЕРЕДАДУТ 25% АКЦИЙ «ХАБАРОВСКИХ АВИАЛИНИЙ»**

Дальневосточная авиакомпания, которая создается на базе «Авроры», получит 25% акций авиакомпании «Хабаровские авиалинии», осуществляющей перевозки по Хабаровскому краю. Об этом в среду сообщил врио губернатора Михаил Дегтярев.

«Хабаровские авиалинии» – краевая авиакомпания, обеспечивающая связь отдаленных поселений Хабаровского края с Хабаровском и другими городами. Авиакомпания также перевозит вахтовиков для горнорудных и металлургических компаний, выполняет рейсы по заявкам санитарной авиации, доставляет почту.

«По авиакомпании «Хабаровские авиалинии». Она сохраняется, и это жесткая моя личная позиция и позиция правительства Хабаровского края. Да, будет создана дальневосточная единая авиакомпания, которая от нас получит возможность управлять блокирующим пакетом нашей авиакомпании с сохранением бренда, то есть 25% мы отдадим в доверительное управление, и не более того. И на этом поставлена жирная точка [вице-премьером – полпредом президента в Дальневосточном федеральном округе] Юрием Петровичем Трутневым», – сказал Дегтярев.

Он уточнил, что региональные власти ведут переговоры по операционному лизингу либо по аренде нескольких самолетов. «[Они] будут окрашены в наши цвета, будут летать из Хабаровска в те поселения, куда возможно, как можно шире», – сказал Дегтярев.

**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. Глава Минвостокразвития Алексей Чекунков сообщал, что авиакомпания будет создана на базе «Авроры» до 1 февраля 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/10333545>

### **ТАСС; 2020.12.23; УСС СООБЩИЛ О ПЛАНАХ AIR BRIDGE CARGO БАЗИРОВАТЬСЯ В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА**

Авиакомпания Air Bridge Cargo планирует сделать аэропорт Красноярска базовым для своих грузоперевозок. Об этом сообщил губернатор края Александр Усс на пресс-конференции в среду.

«Очень важно, что ставку на Красноярский край сделала известная компания Air Bridge Cargo, или «Волга-Днепр», как ее называют. <...> Географическое положение Красноярска они считают идеальным, чтобы сделать своим базовым аэропортом», – сказал Усс. Он добавил, что в 2020 году благодаря грузоперевозкам авиакомпании аэропорт Красноярска выполнил свои производственные планы в условиях пандемии.

Также губернатор напомнил, что компания «Аэрофлот» планирует открыть свой хаб в аэропорту Красноярска. Из-за пандемии коронавирусной инфекции эти планы были перенесены на лето 2021 года.

<https://tass.ru/sibir-news/10332867>

### **ПРАЙМ; 2020.12.23; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ЗА 11 МЕСЯЦЕВ СНИЗИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 50,5%**

Пассажиропоток группы «Аэрофлот» в январе-ноябре 2020 года упал на 50,5%, в ноябре – на 52,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщила пресс-служба компании.

«За одиннадцать месяцев 2020 года группа «Аэрофлот» перевезла 27,9 миллиона пассажиров, что на 50,5% ниже результата аналогичного периода 2019 года... В ноябре

2020 года группа «Аэрофлот» перевезла 2,1 миллиона пассажиров, что на 52,9% ниже результата за ноябрь 2019 года», – говорится в сообщении.

Пассажирооборот группы в январе-ноябре снизился на 56,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, в ноябре – на 64%.

«Аэрофлот» отменил рейсы в Лондон с 22 декабря на 7 дней

**Авиакомпания «Аэрофлот»** в январе-ноябре снизила перевозки на 60,7%, до 13,5 миллиона пассажиров, в ноябре – на 70,4%, до 833,3 тысячи.

«На операционные результаты одиннадцати месяцев 2020 года повлияла динамика спроса и значительные ограничения на полеты, связанные с распространением коронавирусной инфекции в мире. Остановка регулярных международных рейсов и ограничения на передвижения по России повлияли на снижение показателей. В ноябре международное авиасообщение оставалось существенно ограниченным, при этом авиакомпании работают в условиях сезонного снижения спроса», – отмечает компания.

В ноябре 2020 года изменений в парке группы «Аэрофлот» не произошло. По состоянию на 30 ноября 2020 года парк группы и авиакомпании «Аэрофлот» насчитывал 357 и 244 воздушных судов соответственно.

<https://1prime.ru/business/20201223/832659746.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.23; ПОДРОЖАНИЕ И ПЕРЕНОС СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ВЛАДИКАВКАЗА НЕ ОТРАЗЯТСЯ НА СРОКАХ ВВОДА**

Подорожание и перенос сроков начала строительства аэровокзального комплекса (АВК) внутренних воздушных линий (ВВЛ) ОАО «Международный аэропорт Владикавказ» (входит в состав группы «Новпорт Холдинг») не повлияет на сроки ввода объекта в эксплуатацию, сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** аэропорта.

«Сроки ввода в эксплуатацию терминала не изменились. Сдача объекта запланирована на май 2022 года, ввод в эксплуатацию – 15 июня 2022 года», – сообщил представитель **пресс-службы**.

Ранее, в феврале текущего года, **пресс-служба** аэропорта сообщала, что приступить к строительству нового терминала стоимостью 1 млрд рублей планируется летом 2020 года.

Как сообщил представитель **пресс-службы**, подготовительные работы по строительству терминала затянулись вследствие ограничений в передвижении, ресурсах и предоставлении информации в госорганы из-за пандемии коронавируса.

Подорожание проекта обусловлено, в том числе, высокими сейсмическими нормами строительства и усложнением технических характеристик.

«Изначально стоимость строительства терминала сложилась исходя из стоимости схожих российских проектов. Однако эти объекты проектировались в других географических районах. В Северной Осетии сейсмические нормы строительства являются одними из самых высоких, в связи с чем при проектировании учитывались параметры строительства, инженерии и конструкционные особенности. В этих условиях все объекты строительства АВК подверглись усложнению технических характеристик и, как следствие, увеличению стоимости проекта в целом», – сказал представитель **пресс-службы**.

Он также отметил, что изначально не учитывались изменения курсов валют в связи с пандемией коронавируса.

«Оборудование в новом аэровокзальном комплексе в большей части является зарубежным. Данный фактор также повлиял на стоимость проекта», – добавил представитель **пресс-службы**.

Как говорится в пресс-релизе аэропорта, во вторник был подписан договор между международным аэропортом «Владикавказ» и компанией «Спектрум Холдинг», которая признана победителем конкурса по строительству нового аэровокзального комплекса ВВЛ.

Подрядчику предстоит реализовать масштабный проект по строительству нового аэровокзала внутренних воздушных линий площадью более 5 тыс. кв. м. Он расположится между существующими терминалами международных авиалиний и внутренних авиалиний. Здание нового терминала будет представлять собой двухэтажный аэровокзал высотой более 20 м. Комплекс будет оборудован телескопическим трапом.

Помимо пассажирского терминала договор генподряда предусматривает строительство дизельной и трансформаторной подстанций, установку резервуаров противопожарного запаса воды и ввод в эксплуатацию локальных очистных сооружений.

Как сообщалось ранее, в декабре текущего года совместная заявка ООО «Спектр Холдинг» (Москва) и ООО «Альфа Строй» (Екатеринбург) стала единственной на открытых переговорах ОАО «Международный аэропорт Владикавказ» на право выполнения работ по строительству аэровокзального комплекса ВВЛ. Закупочная комиссия признала переговоры несостоявшимися и приняла решение о заключении контракта с единственным претендентом по цене 1,6 млрд рублей, что соответствует начальной цене контракта. При этом ранее, в сентябре 2018 года, генеральный директор аэропорта Сергей Чалов сообщил «Интерфаксу», что «Новпорт Холдинг» вложит 1 млрд рублей в строительство нового пассажирского терминала международного аэропорта «Владикавказ».

Проектная пропускная способность нового терминала – 200 пассажиров в час. Ожидается, что ввод терминала в эксплуатацию позволит довести пассажиропоток аэропорта до 1 млн человек в год.

Чалов также сообщал, что строительство терминала станет первым этапом развития аэропорта. «Дальнейшее расширение комплекса запланировано в перспективе до 2030 года и будет обусловлено развитием пассажирских перевозок», – говорил он.

Пассажиропоток международного аэропорта «Владикавказ» в январе-августе 2020 года сократился на 20%, до 293,838 тыс. человек. При этом в августе пассажиропоток вырос на 3% к уровню августа 2019 года, до 58,224 тыс. человек, было выполнено 235 самолетовылетов, что на 6% больше, чем годом ранее.

Международный аэропорт «Владикавказ» принимает все основные типы воздушных судов без ограничения максимальной взлетной массы. Компания входит в состав группы «Новпорт Холдинг».

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2020.12.24; САМОЛЕТ СО СВЕРХПРОВОДНИКОВЫМ ДВИГАТЕЛЕМ ГОТОВИТСЯ К ПЕРВОМУ ПОЛЕТУ**

Российский самолет – летающая лаборатория с инновационным сверхпроводниковым электродвигателем – готовится к первым испытательным полетам в 2021 году.

В Сибирском научно-исследовательском институте авиации имени С.А. Чаплыгина (СибНИА, входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского») на летательный аппарат установлен электрический двигатель на сверхпроводниках и выполнены его пробные запуски с воздушным винтом. Работы выполняются в рамках подготовки к летным испытаниям.

Как рассказали в Центральном институте авиационного моторостроения имени П.И. Баранова, электромотор является частью демонстратора гибридной силовой установки, которую разрабатывает ЦИАМ (также входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»). Инновационный электродвигатель на высокотемпературных сверхпроводниках мощностью 500 кВт (679 л.с.) создан компанией «СуперОкс». Ранее он, как и другие узлы и системы демонстратора гибридной силовой установки, прошел комплекс испытаний на специальных наземных стендах.

Летающая лаборатория для летных испытаний создается на базе самолета Як-40.

– Этой работой ЦИАМ реализует один из важнейших проектов в современной авиации. Мы создаем и испытываем технологию будущего – гибридную силовую установку на базе

высокотемпературной сверхпроводимости (ВТСП), – поясняет генеральный директор ЦИАМ Михаил Гордин. – Ее использование призвано решить ряд технологических вопросов, с которыми уже сейчас сталкивается воздушный транспорт. ЦИАМом и компанией «СуперОкс» проведен большой объем исследовательских, проектных и экспериментальных работ, теперь все разработанные научные и инженерные решения и их заявленные параметры и характеристики будут проверены летным экспериментом.

– Энергоэффективный двигатель для авиации – это то, над чем сегодня работают все ведущие авиаконцерны мира. Мы были первые, кто создал такой двигатель с применением ВТСП-технологии, первые показали его высокую эффективность. И сегодня мы первые собираемся приступить к испытаниям в составе летающей лаборатории. ВТСП позволяет в разы снизить массу электрических машин. Применение электродвижения в авиации снизит шум и потребление топлива. В перспективе 15-20 лет по мере усовершенствования технологий экономия может составить до 75%, – комментирует генеральный директор «СуперОкс» Сергей Самойленков.

<https://rg.ru/2020/12/23/reg-sibfo/samolet-so-sverhprovodnikovym-dvigatелеm-gotovitsia-k-pervomu-poletu.html>

[Вернуться в оглавление](#)