



Ежедневный мониторинг СМИ

25 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

1 КАНАЛ; 2020.12.24 21.30; В АЭРОПОРТУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПЕРВЫЙ ЗА ДОЛГОЕ ВРЕМЯ РЕЙС ОТПРАВИЛСЯ СО ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ НОМЕР ОДИН .3 ВЕСТИ; АЛЕКСАНДР ЕВСТИГНЕЕВ; 2020.12.24 22.12; В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ ВСТУПИЛА В СТРОЙ РЕКОНСТРУИРОВАННАЯ ВПП.....4	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.25; ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ПЕРВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ.....5	5
FORBES; АЛЕКСАНДР ЛЕВИНСКИЙ; 2020.12.25; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАПУСТИЛИ ЗАКРЫТУЮ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ: ПОЧЕМУ СЕЙЧАС И СКОЛЬКО ЭТО СТОИЛО.....6	6
ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.12.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ИНВЕСТИЦИОННУЮ ПРОГРАММУ ОАО «РЖД»8	8
КАМЧАТ ИНФО; 2020.12.25; ГЛАВА МИНТРАНСА РФ: БУДЕМ РАБОТАТЬ С ЯРОВОЙ ПО ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ РЕГИОНОВ ДФО.....9	9
РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.25; ПУЛКОВО СНИЗИЛО ТАРИФЫ ДЛЯ ИНОСТРАНЦЕВ ДО УРОВНЯ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ10	10
КОММЕРСАНТЬ НОВОСИБИРСК; ДАРЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2020.12.25; «НЫНЕШНЯЯ СИТУАЦИЯ – СКОРЕЕ УЖЕ НЕ ДНО»; ГЕНДИРЕКТОР АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО ЕВГЕНИЙ ЯНКИЛЕВИЧ О ТОМ, ПОЧЕМУ ВО ВРЕМЯ КРИЗИСА НЕЛЬЗЯ ПРЕКРАЩАТЬ ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ.....12	12
КОММЕРСАНТЬ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.12.25; ЗЕРНО ВСТАЛО НА ПУТЯХ; ВАГОНЫ С ПШЕНИЦЕЙ УХОДЯТ В ПОРТЫ С ПЕРЕБОЯМИ17	17
КОММЕРСАНТЬ ЮЖНЫЙ УРАЛ; 2020.12.25; «СОЗДАВАТЬ МАКСИМАЛЬНО КОМФОРТНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ КЛИЕНТОВ – НАША ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА»; ДИРЕКТОР ЧЕЛЯБИНСКОГО ФИЛИАЛА ПЕРВОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ ОЛЕГ МАРУСИН О СОСТОЯНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ18	18
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСЕЙ ШАПОВАЛОВ; 2020.12.25; «ДО КОНЦА ИЮЛЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ СИСТЕМА ЗЕЛЕННОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОЛЖНА ЗАРАБОТАТЬ»; АЛЕКСЕЙ МИРОШНИЧЕНКО ОБ УВЯЗКЕ ЭКОНОМИКИ И ЭКОЛОГИИ В ВЭБ.РФ.....20	20
ЛЕНТА.РУ; КОНСТАНТИН ЛЯПУНОВ; 2020.12.25; «ЭКОЛОГИЯ КАК ПРОВОДНИК МОДЕРНИЗАЦИИ»; РЖД В ПАНДЕМИЮ УСИЛИЛИ «ЗЕЛЕНОЕ» НАПРАВЛЕНИЕ26	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2020.12.25; МАШИНО-МЕСТНОСТЬ; РЕГИОНЫ СМОГУТ УВЕЛИЧИВАТЬ ЧИСЛО ПАРКОВОК ОКОЛО ДОМОВ28	28
5 КАНАЛ (5-TV.RU), 24.12.2020 05:16; ДЕТЕЙ РАЗРЕШАТ ПЕРЕВОЗИТЬ В «СТАРЫХ» АВТОБУСАХ. НАСКОЛЬКО ЭТО БЕЗОПАСНО?29	29
ТАСС; 2020.12.24; УЧАСТОК ТРАССЫ М-4 «ДОН» НА ГОД РАНЬШЕ ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....30	30
ТАСС; 2020.12.24; АКТИВНАЯ ФАЗА СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ М-12 «МОСКВА – КАЗАНЬ» НАЧНЕТСЯ В ИЮЛЕ – «АВТОДОР»31	31

ТАСС; 2020.12.24; РУДЕНЯ: ОСТАНОВКА НА ВСМ В ТВЕРИ ПОВЫСИТ ДЕЛОВУЮ АКТИВНОСТЬ В РЕГИОНЕ	31
ТАСС; 2020.12.24; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 172 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ	32
ТАСС; 2020.12.24; ПОЧТИ 255 МЛРД РУБ. НАПРАВИЛИ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В РЕГИОНАХ	32
ТАСС; 2020.12.24; ТАГАНРОГСКИЙ АВИАЗАВОД НЕ МЕНЯЛ ПОДРЯДЧИКА, ОХРАНЯЮЩЕГО АЭРОДРОМ С САМОЛЕТОМ «СУДНОГО ДНЯ».....	32
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.12.25; ВЫДЕРЖАТЬ ДИСТАНЦИЮ: ЧЕМ ЗАПОМНИЛСЯ 2020-Й АВТОМОБИЛИСТАМ; В ТЕЧЕНИЕ ГОДА НАБЛЮДАЛСЯ ДЕФИЦИТ АВТОМОБИЛЕЙ, ПОЯВИЛИСЬ НОВЫЕ ШТРАФЫ И ОНЛАЙН-СЕРВИСЫ.....	33
ТАСС; 2020.12.24; ИНВЕСТПРОГРАММА РЖД НА 2021-2023 ГОДЫ СОСТАВИТ БОЛЕЕ 2 ТРЛН РУБЛЕЙ.....	36
ТАСС; 2020.12.24; ПРАВКОМИССИЯ ОДОБРИЛА ОБНОВЛЕННУЮ СХЕМУ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА	36
ТАСС; 2020.12.24; МИНПРОМТОРГ РФ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ РЕШЕНИЯ ФАС О ЗАВЫШЕНИИ ЦЕН НА Ж/Д КОЛЕСА ЗАВОДОМ ОМК.....	37
ПРАЙМ; 2020.12.24; РЖД СООБЩИЛИ О ПЛАНАХ ЗАПУСКА «ЛЯСТОЧЕК» САРАТОВ-ВОЛГОГРАД.....	38
РИА НОВОСТИ; 2020.12.24; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ОЦЕНИЛИ РИСК ЗАРАЗИТЬСЯ КОРОНАВИРУСОМ В ПОЕЗДАХ.....	38
ЛЕНТА.РУ; 2020.12.24; НЕНУЖНОСТЬ SUPERJET 100 ЗА РУБЕЖОМ ОБЪЯСНИЛИ	39

ПУБЛИКАЦИИ

1 КАНАЛ; 2020.12.24 21.30; В АЭРОПОРТУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПЕРВЫЙ ЗА ДОЛГОЕ ВРЕМЯ РЕЙС ОТПРАВИЛСЯ СО ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ НОМЕР ОДИН

Позади почти год реконструкции, и она снова в строю. Отныне «Шереметьево» сможет принимать и отправлять сто десять самолетов в час. Это более 100 миллионов пассажиров в год. И еще миллион тонн грузов. В общем, все как и должно быть в воздушном хабе международного класса. 400 тысяч кубометров сверхпрочного бетона гарантируют: обновленная полоса выдержит самые тяжелые лайнеры из существующих и тех, что только будут изобретены.

Каждый, кто хоть раз летал, знает: любой аэропорт как хорошо отлаженный механизм, который не должен останавливаться ни на минуту. Вот и сегодня присутствие десятков журналистов и блогеров в самом центре летного поля никоим образом не отразилось на расписании. Торжественное открытие взлетно-посадочной полосы проходит под аккомпанемент обычной жизни аэропорта.

Церемония начинается с аплодисментов всему многотысячному коллективу «Шереметьево». Реконструкция взлетно-посадочной полосы была проведена в рекордно короткие сроки.

«Это 10 месяцев работы, во время пандемии, и COVID-19 явно сдерживал процесс. Но ни на минуту не останавливалась работа, и сделали очень много. Эта уникальная полоса может принимать все типы современных самолетов и все типы перспективных самолетов. Я могу сказать, что в эту полосу вложено 400 тысяч метров кубических бетона», – рассказал министр транспорта **Виталий Савельев**.

Уникальность этой взлетно-посадочной полосы в цифрах: кроме длины в 3,5 километра и 60-метровой ширины – параметры, которые наизусть знает любой пилот, – конструкция, как оказалось, имеет еще и глубину. Ведь то, что мы видим из салона самолета при взлете и посадке, лишь поверхность вроде глазури на гигантском слоеном пироге толщиной в несколько метров. Только вместо бисквита и крема – песок, щебень, асфальтобетон, между которыми проложена так называемая геосетка, чтобы слои уж точно не распозлились. Поскольку при посадке даже не самого большого самолета взлетно-посадочная полоса испытывает удар в несколько десятков тонн. А Шереметьево отправил и принял почти 400 тысяч самолетов только за один прошлый год.

«Такие проекты крайне важны, потому что они повышают экономическую мобильность населения, они повышают инвестиционную привлекательность нашей столицы, нашей страны в целом, «Шереметьево» сможет по своим взлетно-посадочным возможностям обслуживать более 110 миллионов пассажиров», – сообщил **первый заместитель министра экономического развития РФ Михаил Бабич**.

С вводом в эксплуатацию совсем недавно последней, третьей взлетно-посадочной полосы, а теперь и завершением реконструкции первой, самой старой, пассажиропоток сможет увеличиться вдвое. Но сначала на обновленную полосу вывели всю незанятую на этот момент аэродромную технику. Первый в истории отечественной гражданской авиации парад снегоуборщиков, заправщиков, всех тех, без кого не обходится ни один рейс.

И вот знаковый, можно сказать, исторический момент – первый лайнер, который взлетает с ВПП номер один после ее реконструкции. Любопытно, что когда эту полосу открывали в 1959 году, таким моментом был не взлет, а посадка, с которой и началась история крупнейшего аэропорта страны.

Тогда это был Ту-104 из Ленинграда. Поэтому и сегодня, более 60 лет спустя, самолет, символизирующий новый этап развития аэропорта «Шереметьево», отправился в Санкт-Петербург.

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-24/399084->

[v-aeroportu-sheremetievo-pervyy-za-dolgoe-vremya-reys-otpravilsya-so-vzletnoy-polosy-n-omer-odin](https://www.1tv.ru/news/2020-12-24/399084-v-aeroportu-sheremetievo-pervyy-za-dolgoe-vremya-reys-otpravilsya-so-vzletnoy-polosy-n-omer-odin)

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-24/399069->

[v-aeroportu-sheremetievo-zanovo-otkrylas-vzletno-posadochnaya-polosa-nomer-odin](https://www.1tv.ru/news/2020-12-24/399069-v-aeroportu-sheremetievo-zanovo-otkrylas-vzletno-posadochnaya-polosa-nomer-odin)

ВЕСТИ; АЛЕКСАНДР ЕВСТИГНЕЕВ; 2020.12.24 22.12; В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ ВСТУПИЛА В СТРОЙ РЕКОНСТРУИРОВАННАЯ ВПП

В аэропорту Шереметьево сегодня открыли первую взлетно-посадочную полосу, которая была закрыта на реконструкцию почти год. После ремонта максимальное количество взлетов и посадок в час увеличится до 110 самолетов. Всё это также увеличит пассажиропоток максимум до 110 миллионов человек в год, а грузовых перевозок – до 1 миллиона тонн.

Первый взлёт с реконструированной взлётно-посадочной полосы № 1 аэропорта Шереметьево. Рейс Москва – Санкт-Петербург.

Примечательно, что, когда аэропорт только открывался в 1959 году, первым здесь, на ВПП-1, сел самолёт из Ленинграда.

Полосу № 1 реконструировали за 10 месяцев. Кратчайшие сроки.

«Сделана великолепная работа в кратчайшие сроки. Это не просто 10 месяцев, это 10 месяцев работы во время пандемии. И ковид явно сдерживал процесс, но ни на минуту не останавливалась работа», – подытожил **Виталий Савельев, министр транспорта РФ**.

Реконструкция – после 60 лет службы. По сути, полосу построили заново.

Длина 3,5 километра, ширина 60 метров. И, обычно это не упоминают – глубина почти два метра. Уложили 400 тысяч кубометров бетона. Хватило бы на строительство восьми Останкинских телебашен.

И, конечно, взлётно-посадочная полоса – это не тысячи кубометров бетона, это, прежде всего, сложнейшее инженерно-техническое сооружение.

Обновлённая ВПП-1 облегчит работу и пилотам, и диспетчерам командно-диспетчерского пункта аэропорта Шереметьево.

Новые оборудование, датчики, свет. Всё это делает руление, взлёт и посадку более безопасными.

«Одновременно можем делать и взлет, и посадку, что раньше было невозможным до открытия третьей полосы», – подчеркнул Дмитрий Середа, ведущий специалист, старший диспетчер службы УВД аэропорта Шереметьево.

Реконструированная полоса способна принять все типы воздушных судов. В том, числе перспективные. То есть, они ещё в разработке, но уже учтены при строительстве ВПП.

В целом, теперь в Шереметьево количество взлётов и посадок в час увеличится с 90 до 110, в перспективе – 135.

«Мы сможем быстрее рулить, экономить керосин, сможем быстрее доставлять пассажиров и багаж. Мы сократим время стыковок наших трансферных рейсов», – рассказал Михаил Полубояринов, генеральный директор «Аэрофлота».

Всё это делает аэропорт более привлекательным с инвестиционной точки зрения. Если учесть, что Шереметьево – это не только ворота в Россию, но и ключевой хаб на пути из Европы в Азию.

«Шереметьево или, как его называли всегда, наш «Шарик», стал еще более привлекательным. Он сегодня создает дополнительные возможности. В целом Шереметьево сможет по своим посадочным возможностям обслуживать до 110 миллионов

пассажиров», – заявил **Михаил Бабич**, первый заместитель министра экономического развития РФ.

Пассажиры, ожидавшие своих рейсов, в момент торжественного открытия полосы смогли увидеть на экранах уникальную процессию – масштабный парад наземной техники.

<https://www.vesti.ru/article/2503223>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.25; ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ПЕРВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ

В реконструкции были заняты большое количество рабочих, инженеров и проектировщиков, задействовано 200 единиц техники, уложено 400 тысяч кубометров бетона, рассказал **министр транспорта Виталий Савельев** в ходе церемонии торжественного открытия.

Реконструкцию вели, несмотря на падение авиаперевозок на фоне пандемии. Если бы проект заморозили, его стоимость выросла бы минимум на треть, отмечали представители аэропорта.

Полоса не обновлялась 60 лет, с момента ее пуска в 1959 году. Она имеет протяженность 3,5 километра и ширину 60 метров. «Хочу назвать еще один параметр, глубина полосы 195 см, практически два метра. Это уникальная полоса может принимать все типы современных и все типы перспективных самолетов», – заметил **Савельев**.

По словам первого заместителя министра экономического развития Михаила Бабича, облик, который приобретает сегодня Шереметьево, вызывает чувство гордости и огромного уважения за гигантский труд, который выполнили люди, продолжающие модернизировать и реконструировать аэропорт. «Такие проекты, как ввод ВПП-1, крайне важны. Они повышают экономическую мобильность населения, инвестиционную привлекательность столицы и нашей страны в целом», – отметил он.

Реконструкция ВПП-1 стала одним из основных мероприятий генерального плана развития аэропорта. Общая пропускная способность Шереметьево после реконструкции полосы и введения новой структуры воздушного пространства в Московской зоне составит 100 взлетно-посадочных операций в час. В следующем году в аэропорте планируют совершать до 55 взлетно-посадочных операций в час. То есть инфраструктура аэропорта имеет запас мощности в два раза больше.

По результатам аудита реконструированной полосы **Росавиацией** выдан новый сертификат соответствия категории ИКАО аэродрому Шереметьево. Это еще раз подтверждает соответствие воздушной гавани международным стандартам обеспечения безопасности полетов, отметили участники церемонии открытия.

После торжественной части по обновленной полосе прошла техника, которая применяется для содержания летного поля и обслуживания самолетов.

<https://rg.ru/2020/12/25/rekonstrukciiu-pervoj-vpp-v-sheremetievo-proveli-za-10-mesiacev.html>

На ту же тему:

<https://www.interfax.ru/moscow/742835>

<https://tass.ru/ekonomika/10345289>

<https://www.mskagency.ru/materials/3073411>

<https://www.m24.ru/news/transport/24122020/147077>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/vpp-v-sheremetievo-otkryli-paradom-aerodromnoj-tehniki/>

<https://www.msk.kp.ru/daily/1712104/4343973/>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20201224175-KQvOl.html

<https://fedpress.ru/news/77/society/2647880>

<https://www.ridus.ru/news/344113>

<https://1931.aero/news/vpp-1-sheremetievo-otkryilas-posle-rekonstrukcii>

<https://life.ru/p/1360331>

<https://mosregtoday.ru/econbiz/v-sheremetevo-otkryli-pervuyu-vpp-posle-rekonstrukcii/>

FORBES; АЛЕКСАНДР ЛЕВИНСКИЙ; 2020.12.25; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАПУСТИЛИ ЗАКРЫТУЮ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ: ПОЧЕМУ СЕЙЧАС И СКОЛЬКО ЭТО СТОИЛО

Торжественное открытие 24 декабря сопровождалось парадом аэродромной техники, комментировать процесс пригласили Дмитрия Губерниева. Стоимость реконструкции составила 8,2 млрд рублей

24 декабря состоялось открытие ВПП-1 (ВПП – взлетно-посадочная полоса) Шереметьево. В списке приглашенных **министр транспорта Виталий Савельев**, руководители Шереметьево и «Аэрофлота», совладельцы аэропорта Александр Пономаренко и Александр Скоробогатко. Весь 2020 год ВПП-1 была закрыта на реконструкцию и аэропорт обходился ВПП-2 и ВПП-3.

«Несмотря на пандемию коронавируса и падение авиаперевозок, реконструкция полосы продолжалась», – рассказывал первый заместитель гендиректора Шереметьево Андрей Никулин. «Мы понимаем, что три ВПП в настоящее время [учитывая последствия пандемии], безусловно, нам не нужны, – говорил он. – Общая пропускная способность после введения трех наших ВПП составит 100 взлетно-посадочных операций (ВПО) в час. Максимально, что мы планируем на следующий [2021] год – это 55 ВПО в час. По сути, аэропорт сможет обеспечить двойную пропускную способность от потребности». Нечто подобное недавно произошло в Германии. Призванный стать лицом города международный аэропорт Берлин-Бранденбург после 14 лет строительства и роста сметы с \$2 до \$7 млрд открылся в разгар второй волны коронавируса, 31 октября 2020 года, несмотря на отмену некоторыми международными компаниями прямых рейсов из Берлина.

«Эта полоса построена за одиннадцать месяцев, несмотря на пандемию, несмотря на экономический кризис, – говорил на церемонии Михаил Бабич, первый **заместитель министра** экономического развития. – Это очень важный проект, потому что все средства, которые вложены, – это все частные инвестиции. Акционеры пошли на рискованный шаг, и наш аэропорт Шереметьево, как его ласково называют, Шарик стал еще более привлекательным».

Исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев объясняет, что, имея три полосы, «можно гибко управлять потоками в условиях снегопадов, да и в случае любого ЧП в запасе будет две действующих ВПП». «Перед оператором аэропорта стоял выбор: либо завершить инвестпроект, либо заморозить строительство, – говорит он, – и было принято решение стройку не консервировать, так как суммарные расходы при таком сценарии были бы выше. Шереметьево завершило инфраструктурный проект без дополнительных расходов – в целом это такой запас, который в сравнении с незавершенной стройкой карман не тянет».

Расходы и доходы

Шереметьево – частный аэропорт. 66% принадлежит «Шереметьево холдинг», которым с 2017 года через TPS Avia владеет на 65,22% траст семей Александра Пономаренко F 31 и Александра Скоробогатко F 32, а на 34,78% – Аркадий Ротенберг F 36. С декабря 2018 года Шереметьево стало первым аэропортом Московского авиаузла, заключившим с **Росавиацией** концессионное соглашение о передаче ему на 49 лет всей аэродромной инфраструктуры. По условиям договора концессионер платит государству символические 1000 рублей в год, но сам содержит аэродром, развивает его и строит новые объекты. В развитие аэропорта до 2024 года Шереметьево планировало вложить 48,8 млрд рублей, а в федеральные аэродромные объекты – 61 млрд рублей собственных и заемных средств. Зарабатывает аэропорт на специальной инвестиционной надбавке к тарифу за взлет-посадку самолетов, который платят авиакомпании за каждую тонну взлетной массы. В

2018 году президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун говорил, что Шереметьево планировало поднять тариф вдвое – с 224 до 444 рублей за тонну. Осуществились ли эти планы, Forbes на момент публикации выяснить не удалось. В сентябре 2019 года в аэропорту завершили строительство новой, третьей ВПП (ВПП-3), увеличившей пропускную способность аэропорта. Ее начали строить еще в 2011 году и за счет бюджета, за время строительства стоимость проекта выросла в 1,5 раза – до 55,7 млрд рублей. Реконструкцией же занялась частная компания и частный подрядчик и уложились вкратно меньшие сроки и деньги.

В ноябре 2019 года Шереметьево» провело конкурс на право реконструкции ВПП-1. В нем участвовали входящая в «Мостотрест» F 79 Аркадия Ротенберга F 36 «Трансстроймеханизация», которая строила ВПП-3, и компания «Энерго-строй» – по данным «СПАРК-Интерфакс», «дочка» нидерландской структуры турецкого холдинга Renaissance. «Энерго-строй» тоже «не чужой» Шереметьево: компания построила новый терминал внутренних рейсов В (стоимость \$305 млн) и международный С1 (\$355 млн), а также подземный тоннель между ними и южными терминалами (\$245 млн).

«Трансстроймеханизация» Ротенберга предложила выполнить работы по максимальной цене – 8,286 млрд рублей, «Энерго-строй» соглашалась построить за 8,22 млрд рублей и выиграла конкурс. Всего за год ей предстояло реконструировать ВПП-1, рулежные дорожки, оснастить полосу новым светосигнальным оборудованием и системой оповещения об образовании гололеда.

Генеральный директор «Аэрофлота» Михаил Полубояринов

«Символично, что первый взлет с новой полосы осуществлен самолетом компании «Аэрофлот». Рейс также будет Москва-Санкт-Петербург (как и первый рейс в 50-х годах. – Forbes)», – заявил на открытии ВПП Полубояринов. – Благодаря открытию ВПП-1 мы сможем быстрее рулить, экономить керосин, быстрее доставлять наших пассажиров и их багаж в терминалы прилета. Также открытие новой полосы сыграет существенную роль в нашем расписании: мы сократим время наших трансферных рейсов, наше конкурентное преимущество усилится»

К 2032 году готовы

Проект реконструкции построенной в 1953 году полосы предусматривал три этапа: разобрать верхний слой цементобетонного покрытия, сделать выравнивающий слой из так называемого тощего бетона, в котором содержится уменьшенное количество цемента и жидкости и большее – наполнителя (гравия и щебня), и уложить новое асфальтобетонное покрытие полосы длиной 3552,5 м и шириной 60 м.

В ходе работ в проект внесли дополнительные изменения. Решили реконструировать также соединительные и скоростные рулежные дорожки, устроив жесткое покрытие с верхним слоем из высокомарочного цементобетона на всех элементах аэродрома вместо запроектированного раньше нежесткого, обновить системы светосигнального оборудования для точного захода на посадку, установить боковые рулежные и осевые огни и другое. Со всем этим турки справились, несмотря на пандемию и сложности с рабочими руками на стройках.

По словам Никулина из Шереметьево, кроме ВПП-1 подрядчик закончил на северной стороне аэродрома рулежную дорожку стоимостью 1,2 млрд рублей, рассчитанную на достижение аэропортом потока в 100 млн пассажиров в год. Правда, сам Никулин ожидает этого только к 2032 году. «Мы решили завершить ее, потому что мобилизация генподрядчика давала 30%-ную экономию», – говорит он.

<https://www.forbes.ru/biznes-photogallery/417305-v-sheremetevo-zaputili-zakrytuyu-na-rekonstrukciyu-vzletno-posadochnuyu>

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.12.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ИНВЕСТИЦИОННУЮ ПРОГРАММУ ОАО «РЖД»

Вчера состоялось заседание Правительства РФ под председательством **премьер-министра Михаила Мишустина**, на котором обсуждались проект финансового плана и инвестиционная программа ОАО «РЖД» до 2024 года. По его итогам решено, что в 2021–2023 годах в развитие железных дорог будет вложено более 2 трлн руб. Также глава кабинета министров утвердил директиву о переизбрании первого **вице-преьера Андрея Белоусова** председателем совета директоров холдинга.

В заседании приняли участие 39 человек, среди которых первый заместитель председателя правительства **Андрей Белоусов**, **министр транспорта Виталий Савельев**, министр финансов **Антон Силуанов**, а также генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» **Олег Белозёров**.

Материалы по проекту финансового плана и инвестпрограммы РЖД внесены **Минтрансом**.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин сообщил, что общий объём инвестиционной программы РЖД на три года превышает 2 трлн руб., в том числе более 730 млрд руб. планируется вложить в развитие железных дорог уже в следующем году. «Среди первоочередных крупных проектов компании – развитие железнодорожного сообщения на Дальнем Востоке (проект развития Восточного полигона. – Ред.), создание удобных транспортных коридоров к портам на Азовском и Чёрном морях, а также формирование современной высокоскоростной сети железных дорог в рамках развития Центрального транспортного узла», – пояснил глава кабинета министров.

Он также добавил, что в программу войдут и другие инновационные проекты, часть из которых представлена на выставке, которая работала на площадке форума «Транспорт России». К примеру, там продемонстрировали видеоконцепцию капсульного пассажирского вагона, разработанного подразделением Трансмашхолдинга.

Михаил Мишустин отметил, что особое внимание необходимо уделить развитию пригородного сообщения. «У людей должна быть возможность добираться на общественном транспорте до любой точки быстро, комфортно и по доступным ценам», – подчеркнул он.

По его мнению, ещё одним важным направлением работы является обновление инфраструктуры железных дорог и подвижного состава. «Это не только приобретение новых электропоездов и локомотивов, но и создание цифровых сортировочных комплексов, установка устройств автоматики и телемеханики, внедрение ресурсосберегающих технологий», – уточнил **премьер-министр**.

По словам **Михаила Мишустина**, успешная реализация инвестиционной программы компании – необходимое условие для развития регионов и выполнения задач, предусмотренных Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (**КПМИ**).

Как заявил в начале декабря в ходе совещания, на котором обсуждались параметры финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД», **президент РФ Владимир Путин**, те проекты, которые курирует холдинг, к примеру, модернизации инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (входят в **КПМИ**), носят стратегический характер, имеют долгосрочный комплексный эффект как для отдельных регионов и территорий, так и для всей страны. Они дают нагрузку строительных мощностей, обеспечивают заказами отечественных поставщиков и подрядчиков, позволяют создать новые рабочие места.

Как ранее сообщал «Гудок», в ноябре 2019 года Правительство РФ утвердило инвестиционную программу ОАО «РЖД» и финансовый план холдинга на 2020–2022 годы. Планируемый объём инвестпрограммы на три года составил 2,5 трлн руб., в том числе в 2020 году – более 820 млрд руб.

В текущем году на фоне кризиса, вызванного пандемией COVID-19, значительную часть инвестиционной программы РЖД удалось успешно реализовать за счёт нового финансового инструмента – бессрочных облигаций. Всего в 2020 году через механизм «вечных» бондов холдинг разместил 313 млрд руб.

По итогам заседания **Михаил Мишустин** утвердил директиву о переизбрании **Андрея Белоусова** председателем совета директоров РЖД. Согласно документу совет директоров холдинга обязан поддержать кандидатуру действующего главы.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1548187>

КАМЧАТ ИНФО; 2020.12.25; ГЛАВА МИНТРАНСА РФ: БУДЕМ РАБОТАТЬ С ЯРОВОЙ ПО ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ РЕГИОНОВ ДФО

Ирина Яровая по итогам заседания Госсовета будет работать совместно с Минтрансом РФ над увеличением объема субсидированных авиаперевозок для дальневосточников

«Поручение Президента об увеличении средств и объема субсидированных авиабилетов для жителей Дальнего Востока, данное в ходе заседания Госсовета, действительно, чрезвычайно важная социальная поддержка для дальневосточников. На Камчатке традиционно фиксируется высокий спрос на субсидированные авиабилеты, поэтому мною регулярно проводится работа с Правительством РФ по решению вопросов доступности таких авиабилетов в пользу граждан», – сказала заместитель Председателя Государственной Думы Ирина Яровая.

«Ранее в Правительство и **Минтранс** мною неоднократно направлялись запросы по вопросу финансового обеспечения программы субсидирования авиаперелетов для жителей Дальнего Востока, которые были рассмотрены и давались поручения о проведении работы по согласованию необходимого объема дополнительного финансирования. В августе этого года мы обращались к Первому заместителю **Председателя Правительства РФ Андрею Белоусову** с просьбой перераспределить уже выделенные в рамках программы субсидирования авиаперевозок бюджетные средства и заключить необходимое соглашение с «Аэрофлотом» для бесперебойного обеспечения дальневосточников авиабилетами по субсидированным тарифам», – сказала вице-спикер ГД.

«Поручение Президента дает основания для того, чтобы продолжить работу с профильным министерством над практическим увеличением объема финансирования субсидированных авиабилетов», – подчеркнула Ирина Яровая.

Министр транспорта России Виталий Савельев, который до недавнего времени возглавлял авиакомпанию «Аэрофлот», подтвердил готовность во взаимодействии с Ириной Яровой решать вопросы транспортной доступности дальневосточных регионов.

«Мы и сейчас с Ириной Анатольевной в постоянном контакте. И в старой должности, как генеральный директор «Аэрофлота», и сейчас, как **министр транспорта России**, мы общаемся, постоянно созваниваемся. Есть вопросы, которые необходимо решать **министерству транспорта** – это прохождение некоторых законопроектов в Государственной Думе. Есть вопросы, которые Ирина Анатольевна ставит перед нами, как **министерством транспорта**, по доступности перелетов для наших граждан», – сказал **Виталий Савельев**.

Министр уточнил, что в стабильности программы «плоских» тарифов для дальневосточников есть большая заслуга Ирины Яровой.

«Транспортная доступность Дальнего Востока и Камчатки в частности – это вопрос ценового регулирования стоимости авиабилетов. Мы это хорошо понимаем. Когда президент поставил задачу найти способ удешевления билетов, то появился проект так называемых «плоских» тарифов, который пользуется большой популярностью среди жителей, и мы его вместе проводим с 2014 года. Хочу сказать, что Ирина Анатольевна принимала самое непосредственное участие в подготовке этого проекта, и та

популярность, и тот ценовой диапазон, который «Аэрофлот» и авиакомпания «Россия» выдерживают с 2014 года – это, безусловно, и её заслуга тоже», – сказал **Виталий Савельев**.

Напомним, 23 декабря на заседании Госсовета РФ Президент **Владимир Путин** поручил первому вице-премьеру **Андрею Белоусову** продумать увеличение объема финансирования программы субсидированных перелетов с Дальнего Востока. **Владимир Путин** обратил внимание, что 7 млрд рублей, предусмотренных сейчас на эти цели, недостаточно по сравнению с 20 млрд рублей на субсидирование железнодорожных перевозок. «Я понимаю, бюджет свёрстан, всё уже там посчитано, но, тем не менее, я обращаю Ваше внимание, как человека, который курирует эту сферу по линии руководства Правительства, Председателя, **Министра транспорта**, **Министра финансов**, на то, что нам нужно уделить больше внимания и не только отдельным возрастным категориям граждан, проживающим на Дальнем Востоке, а всем, которые там живут», – сказал глава государства.

Напомним, программа субсидированных перелетов с Дальнего Востока для молодежи и старшего поколения появилась в 2008 году в результате предложения Ирины Яровой, которое она озвучила **Владимиру Путину**. В дальнейшем по её инициативе программа стала круглогодичной, в нее были включены также многодетные родители, а срок бронирования по программе был увеличен с 3 до 7 суток.

https://kamchat.info/novosti/glava_mintransa_rf_budem_rabotat_s_yarovoj_po_transportnoj_dos_tupnosti_regionov_dfo/

РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.25; ПУЛКОВО СНИЗИЛО ТАРИФЫ ДЛЯ ИНОСТРАНЦЕВ ДО УРОВНЯ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ

Пулково отменило почти все скидки для российских авиакомпаний, но увеличило их для иностранных. Это сдерживает развитие межрегиональных перевозок, заявляют отечественные игроки

Оператор аэропорта Пулково «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС) изменил бонусную программу при обслуживании авиакомпаний. Это следует из нового положения о развитии маршрутных сетей авиакомпаний в Пулково, которые опубликованы на официальном сайте аэропорта.

В результате изменений условия обслуживания для российских и иностранных перевозчиков становятся идентичными, следует из подсчетов консультанта нескольких авиакомпаний, с которыми ознакомился РБК. Такой результат связан с тем, что стоимость обслуживания международных рейсов для иностранных авиакомпаний в Пулково с учетом применения скидки за полеты в рамках режима «открытого неба» (позволяет компаниям перевозить пассажиров и грузы между двумя странами без посадки в стране ее регистрации), который был введен в Пулково с начала 2020 года, снизится до уровня российских компаний. Корректность расчетов РБК подтвердили аналитики одной из крупнейших российских авиакомпаний и главный аналитик ГК «Алор» Алексей Антонов. В **пресс-службе ВВСС** сообщили РБК, что стратегическими задачами аэропорта Пулково являются развитие как трансферного пассажиропотока (включает полеты за рубеж), так и прямого авиасообщения с регионами России. Сейчас практически 65% пассажиропотока аэропорта Пулково составляют региональные перевозки. «Тарифы на региональных направлениях остаются без изменений в течение четырех лет – с 2017 года, и в ближайший период их повышения не ожидается. При этом в компании действует маркетинговая программа, предоставляющая скидки для авиакомпаний, соблюдающих определенные условия», – отметили в **пресс-службе**. У российских авиакомпаний даже с условием изменений в маркетинговой программе остается существенное конкурентное преимущество по тарифам по сравнению с иностранцами, подчеркивает представитель ВВСС.

Глава ВВСС Леонид Сергеев рассказывал РБК в сентябре 2019 года, что за счет «открытого неба» и полетов европейских лоукостеров к 2025 году можно привлекать в Петербург до 6 млн дополнительных туристов в год. Пулково стало первым аэропортом в европейской части России, где действует этот режим. После этого о планах создания базы в Пулково заявил европейский лоукостер WizzAir.

Какие скидки обещает Пулково

Иностранным авиакомпаниям, летающим в рамках режима «открытого неба», Пулково будет предоставлять скидки от 88 до 97% в зависимости от годового пассажиропотока. Они будут применяться к сборам за обеспечение авиационной безопасности и обслуживание пассажиров в аэропорту. На эти две статьи пришлось почти 75% всех аэропортовых сборов Пулково в 2019 году, следует из его годового отчета.

Для получения минимальной скидки (88%) количество пассажиров такой иностранной авиакомпании должно составлять не менее 30 тыс. человек в год. В этом случае обслуживание оборотного рейса (туда-обратно) иностранного перевозчика будет сопоставимо со стоимостью для международного рейса, выполняемого российской авиакомпанией. Для максимальной скидки (97%) ежегодный пассажиропоток должен достигать 2 млн человек.

Сейчас тариф за пользование аэровокзалом и обеспечение авиационной безопасности для иностранных авиакомпаний составляет €14,1 и €6,87 за каждого пассажира соответственно, а с учетом минимальной скидки – €1,7 и €0,8. Для российских авиакомпаний, осуществляющих международные рейсы из Пулково, ставки сборов по этим статьям составляют 179 и 364 руб. или €1,98 и €4 соответственно по курсу ЦБ на 24 декабря.

Иностранные авиакомпании уплачивают основные аэропортовые сборы в евро. При снижении курса евро на один рубль стоимость обслуживания рейсов иностранных авиакомпаний, летающих по «открытому небу», будет уменьшаться на 0,6%, а при снижении курса евро на 10 руб. – тарифы для иностранцев и вовсе станут ниже, чем у российских авиаперевозчиков, следует из подсчетов.

Новая бонусная программа Пулково также стимулирует иностранных перевозчиков, не летающих по режиму «открытого неба», открывать новые международные регулярные направления (скидки от 10 до 50% на тариф за влет-посадку), международные дальнемагистральные маршруты, по которым осуществляются рейсы в рамках чартерных программ (от 20 до 40% скидки на тариф за влет-посадку). Для российских авиакомпаний будет применяться только бонус за перевозку через Пулково трансферных пассажиров – скидка 15% на тариф за пользование аэровокзалом.

Авиакомпания «Россия» как крупнейший и базовый перевозчик Пулково не разделяет коммерческую политику, проводимую аэропортом, сказал РБК ее представитель. «Особенно остро вопрос стоит в условиях практически отсутствующего международного трафика и общего падения перевозок в период сложной эпидемиологической ситуации. Решение о дальнейшем открытии новых направлений «России» будет приниматься компанией с учетом анализа финансовых условий обслуживания рейсов в аэропорту Пулково», – сказал представитель «России». По его словам, на данный момент маркетинговые программы аэропорта не создают предпосылок развития «России» в Пулково.

Текущая маркетинговая программа Пулково фактически блокирует дальнейшее развитие межрегиональной сети из Пулково, подтверждает представитель крупнейшей частной авиакомпании S7 Airlines. По его словам, перевозчики продолжают получать бонусы по заявленным ранее рейсам, однако никаких привилегий за открытие новых внутренних линий аэропорт не предлагает. «Это, конечно, негативно скажется на экономике новых направлений полетов», – соглашается представитель «Уральских авиалиний».

Из-за отсутствия регулирования тарифов в Пулково (Федеральная антимонопольная служба отменила регулирование на московском и международных направлениях с 1 января 2020 года), роста стоимости услуг для перевозчиков в этом году и ограничений, связанных с пандемией, S7 вынуждена значительно сократить свое присутствие в Санкт-Петербурге, говорит представитель компании. Уже в январе 2021 года компания уменьшит втрое маршрутную сеть из этого аэропорта – с девяти до трех маршрутов (в 2019 году авиакомпания летала по 21 маршруту). Со следующего года S7 также перебазировать все свои самолеты (четыре воздушных судна) из Пулково в московский хаб Домодедово.

В июне 2020 года Пулково стал единственным крупным аэропортом, который повысил тарифы на рейсах в Москву и на международных направлениях для российских компаний в период пандемии коронавируса, писала газета «Известия». ВВСС объяснила повышение ставок тем, что не индексировала их на рейсах в регионы с 2017 года.

https://www.rbc.ru/business/25/12/2020/5fe438a89a7947476d54651b?from=from_main_1

КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; ДАРЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2020.12.25; «НЫНЕШНЯЯ СИТУАЦИЯ – СКОРЕЕ УЖЕ НЕ ДНО»; ГЕНДИРЕКТОР АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО ЕВГЕНИЙ ЯНКИЛЕВИЧ О ТОМ, ПОЧЕМУ ВО ВРЕМЯ КРИЗИСА НЕЛЬЗЯ ПРЕКРАЩАТЬ ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ

«Авиационная отрасль одной из первых приняла на себя удар глобальных локдаунов в период пандемии. По данным Росавиации, снижение пассажиропотока российских авиакомпаний к декабрю составляло 46,2%. Генеральный директор новосибирского аэропорта Толмачево и руководитель сибирского кластера холдинга «Новпорт» Евгений Янкилевич рассказал в интервью „Ъ-Сибирь“ о том, как пандемия повлияла на отрасль, о планах ее восстановления, а также об инвестиционных проектах на несколько лет вперед.

– Насколько снизится по итогам года пассажиропоток в аэропортах холдинга в Сибири? Где больше ощутили влияние пандемии?

– В аэропорту Новосибирска ожидается снижение пассажиропотока по итогам 2020 года на 32–33%. В Улан-Удэ и Чите процент падения будет чуть ниже – 29–30%. Наибольшее снижение ожидается в Томске и Кемерово. Мы серьезно развили в Томске региональное и московское направления: для такого города, как Томск, четыре утренних рейса в Москву – хороший результат. Но высокая база 2019 года и негативное влияние пандемии привели к падению пассажиропотока более чем на 50%. В Кемерово пассажиропоток сократился чуть меньше – на 40%. Кемерово – достаточно интересный для России аэропорт в своей категории: доля международных пассажиров в прошлые годы доходила до 30–40%, хотя, как правило, у таких аэропортов она не превышает 20%. Кузбасс любит отдыхать за границей, была богатая чартерная программа, которая в 2020 году, по известным причинам, прекратилась.

В Чите и Улан-Удэ развивается региональная и местная авиация, которая зачастую является не только самым удобным, но и единственно возможным видом транспорта, поэтому падение пассажиропотока в этих аэропортах значительно меньше.

Темпы снижения пассажиропотока в Новосибирске замедлила трансферная программа базового перевозчика (S7 Airlines.– „Ъ“), большое количество международных вывозных рейсов и тот фактор, что аэропорт Толмачево в конце августа получил разрешение на международные перевозки.

В целом динамика по аэропортам сибирского кластера «Новпорта» соответствует средним показателям снижения пассажиропотока в авиаотрасли – минус 41,6% по аэропортам за десять месяцев 2020 года.

–Какие меры предпринимались для сохранения пассажиропотока? Пришлось изменить работу с авиакомпаниями?

– А что тут сделаешь? Это же не конкурентная борьба на рынках, а беда, которая охватила весь мир. Поэтому если что-то и делать, то сообща. Главной задачей было совместно с авиакомпаниями сохранить региональные направления, внутренний пассажиропоток, который также сильно пострадал. Очевидно, что авиакомпаниям пришлось тяжелее всего. Мы шли навстречу: предоставляли программу скидок, проявляли гибкость, позволяя накапливать задолженность. Комплекс маркетинговых усилий, финансовых компромиссов, поддержка государства и общее понимание, что самолеты и экипажи не могут долго не летать, – все это сложилось и позволило сохранить перевозки хотя бы на том уровне, на котором они есть сейчас. Удалось сохранить и те направления, где загрузка пассажиров составляла значительно меньше 50%.

Авиакомпании готовы летать. Не хватает только пассажиров и маршрутов: вылет в другие страны серьезно ограничен, а на внутренних линиях ограничен спрос – люди стараются меньше передвигаться по делам и очень осторожно ездят в путешествия по России. Но есть хороший спрос в Москву и Санкт-Петербург, на курорты юга России. Популярен Байкал – это Улан-Удэ и Иркутск. К сожалению, этого недостаточно, чтобы восстановить тот уровень подвижности населения, который был год назад.

– Открытие каких направлений не состоялось из-за пандемии? Планируете вернуться к реализации этих планов?

– В 2020 году планировались прямые рейсы из Новосибирска в Израиль, Италию, по ряду других международных и внутренних направлений. Ожидался рост трансфера из городов Юго-Восточной Азии в европейскую часть России и в саму Европу. Но известные обстоятельства приостановили эти планы до открытия границ для полноценных регулярных перевозок. Сейчас много говорят, что стране не хватает строителей из ближнего зарубежья. Для Толмачево направление в страны СНГ было одним из основных международных потоков. Не скрываем, что как трансферный узел аэропорт обслуживал большое количество прилетающей рабочей силы из Средней Азии в города от Урала до Дальнего Востока. Если будет принято обсуждаемое сейчас решение о разрешении на въезд в Россию иностранных строителей – это, конечно, поспособствует восстановлению пассажиропотока Толмачево.

– Как изменился за этот год трансферный пассажиропоток? Он всегда назывался драйвером роста для Толмачево.

– Трансферный пассажиропоток аэропорта составлял четвертую часть от общего, то есть каждый четвертый пассажир прилетал в Новосибирск, чтобы из него сразу улететь в другой город или страну. В относительном выражении таких пассажиров мы не потеряли, потому что базовый перевозчик в пандемию продолжил эффективно работать по трансферу на внутренних маршрутах. В результате доля трансфера частично даже подросла и составляет сейчас 29% от общего пассажиропотока. При восстановлении международного авиасообщения прогнозируется взрывной рост и уникального пассажиропотока, и трансферного.

– С какими финансовыми показателями Толмачево закончит 2020 год?

– Не хотел бы сейчас называть цифры, финансовые показатели будут зафиксированы по окончании года, но очевидно, что темпы падения выручки в Толмачево меньше темпов падения пассажиропотока. В небе снизилось число пассажирских самолетов, но стало больше грузовых. Часть падения доходов от пассажирских перевозок мы компенсировали грузовыми.

– Как изменился грузопоток в условиях пандемии?

– Грузоперевозки в целом в этом году выросли за счет рейсов в Европу из Юго-Восточной Азии, в основном из Китая – мирового производителя товаров народного потребления. В условиях пандемии выросло направление e-commerce – люди стали больше заказывать в интернете. Кроме того, Китай оперативно наладил производство медицинских изделий, которые крайне необходимы сейчас всему миру.

В Толмачево объем по грузоперевозкам остался на уровне 2019 года, но количество технических посадок грузовых самолетов выросло кратно. Объем международной почты, связанной с интернет-торговлей также растет. Мощность грузового терминала аэропорта – 50 тыс. т в год, сейчас его загрузка составляет 33 тыс. т.

– Будут ли скорректированы планы по развитию аэропортов холдинга в Сибири из-за снижения финансовых показателей?

– Акционер принял решение, и, думаю, оно было достаточно непростым – сохранить все инвестиционные программы холдинга, которые были на стадии реализации, и завершить все начатые проектные работы.

В сибирском кластере реализуются несколько больших инвестиционных проектов по строительству пассажирских терминалов. В Кемерово мы начали работу в разгар пандемии: в мае был подписан контракт на строительство уникального по архитектуре терминала с турецкой компанией «Лимакамарацстрой» – вместе с технологическим оборудованием инвестиции более 3,3 млрд руб. Акционер пообещал губернатору Кемеровской области завершить строительство к 300-летию Кузбасса, поэтому сроки сжатые. Сейчас здание нового терминала уже под кровлей, подрядчик монтирует фасадные конструкции. Это дается непросто, например, были большие сложности с мобилизацией у подрядной организации в условиях пандемии, аналогичные проблемы у поставщиков конструкций и оборудования, но работы идут по графику – рассчитываем в мае-июне полностью завершить строительство терминала.

Проектная организация «Ассман Бератен + Планен» разработала проект терминала аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий аэропорта Томска и 14 декабря документация направлена на рассмотрение в Главгосэкспертизу. Рассчитываем в марте-апреле провести конкурс по выбору генподрядчика строительства терминала и к сентябрю 2022 года построить в аэропорту Томска новый терминал площадью 6,5 тыс. кв. м, который будет работать в комплексе с существующим, реконструированным в 2013 году. Инвестиции оцениваются в 1,8 млрд руб.

– А проект развития терминала в Новосибирске?

– Сегодня это, пожалуй, один из крупнейших инвестиционных проектов аэропортов России. Стоимость двух этапов строительства нового пассажирского терминала площадью более 85 тыс. кв. м в ценах 2019 года составляет 20 млрд руб. Идет активная фаза строительства со сроком сдачи в эксплуатацию первого этапа терминала площадью 56 тыс. кв. м в августе 2022 года. Начало реализации второго этапа планируется начать осенью того же года. Темпы работ хорошие и на 20 дней опережают график, что за три месяца строительства, да еще в условиях пандемии, очень неплохо.

– На какой стадии находятся проекты реконструкции взлетно-посадочных полос (ВПП) новосибирского и других сибирских аэродромов «Новопорта»?

– Одна из непростых ситуаций в Кемерово – реконструкция аэродрома пока отсутствует в комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Вместе со строительством терминала очень важно расширить перрон, достроить рулежные дорожки и пора ремонтировать саму взлетно-посадочную полосу. Требуется около 3 млрд руб. федерального финансирования. Развитие Кузбасса, Кемерово и прогноз пассажирских перевозок показывают, что модернизация аэродрома крайне актуальна и необходима.

Рассчитываем, что основная фаза начатой в 2019 году реконструкции аэродрома Томска – реконструкция ВПП – будет завершена до конца 2021 года. Аэропорт является эксплуатантом аэродрома, заказчиком реконструкции выступает государство в лице ФГУП «АГА(а)» (Администрация гражданских аэропортов (аэродромов). – „Ъ“). Стоимость работ – 2,7 млрд руб., это федеральное финансирование.

В Толмачево реконструкция ВПП-2 ведется в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Подрядчик

«Новосибирскавтодор» реализует первый этап на 3,6 млрд руб.: строительство нового перрона, рассчитанного в том числе под тяжелые грузовые самолеты любых типов. Он будет находиться вблизи от cargo village – территории аэропорта, где теперь располагается не только грузовой терминал Толмачево, но и логистический центр «Почты России». Сейчас грузовые самолеты размещаются на местах стоянок по всему перрону. Часть проекта, включающая второй этап реконструкции ВПП-2, сейчас корректируется и в течение месяца должна быть направлена в Главгосэкспертизу. В следующем году планируется провести выбор подрядчика, финансирование заложено в федеральном бюджете в размере 5,4 млрд руб. Это будет комплекс зданий и сооружений, в том числе рулежных дорожек, который должен повысить пропускную способность комплекса ВПП-2 и максимально связать ее с новым и существующим перронами. Первый этап завершается в 2021 году и сразу начнется двухлетний второй этап, который будет реализован до 2023 года.

– Каковы перспективы реконструкции ВПП-1 Толмачево, необходимость которой неоднократно обсуждалась?

– Доказательством того, что повышение общей пропускной способности аэродрома Толмачево и наличие самой второй ВПП действительно необходимо, стал в том числе недавний серьезный инцидент с Ан-124 (13 ноября грузовой самолет авиакомпании «Волга Днепр» совершил аварийную посадку в Толмачево и выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы.– „Ъ“). Это событие сначала на два часа полностью вывело первую полосу из эксплуатации, далее на две недели частично блокировало ее работу: мы могли использовать ВПП-1 только для взлетов и только одним курсом. Всю нагрузку приняла на себя вторая ВПП, пропускной способности рулежных дорожек которой было недостаточно. Мы столкнулись с серьезными сложностями, справились с ними, но это еще раз показало правильность решений как по повышению пропускной способности ВПП-2 так и по включению в план развития аэродрома Толмачево реконструкции комплекса ВПП-1.

Комплекс первой полосы требует серьезной реконструкции, в нем отсутствуют магистральная и скоростные рулежные дорожки. **Росавиацией** поддержан и утвержден генеральный план развития аэродрома, в котором четко отражено, как должен реконструироваться комплекс ВПП-1, чтобы уйти от всех ограничений, способных создать «бутылочное горлышко» по пропускной способности аэропорта. В частности, предусмотрено строительство новой взлетно-посадочной полосы и трансформация существующей первой полосы до норм магистральной рулежной дорожки, строительство скоростных рулежных дорожек и расширение перрона.

– В какие сроки это может произойти?

– Хотелось бы, чтобы это было вчера. Толмачево с двухэтапной реконструкцией комплекса ВПП-1 предварительно попал в федеральную комплексную программу, которая планируется государством с 2024 по 2030 год, и занимает по результатам ранжирования первое место после социально важных аэропортов Крайнего Севера. И это несмотря на достаточно большой объем государственных инвестиций – предварительно около 24 млрд руб. Самый необходимый – первый из двух этапов, который предполагает непосредственно строительство ВПП и рулежных дорожек, потребует 10,4 млрд руб. Он позволит увеличить пропускную способность всего аэродрома. Необходимы реконструкция и расширение существующего перрона, но с учетом приоритетов они отнесены во второй этап.

Для того чтобы быстрее реализовать эти планы, акционер и руководство холдинга приняли решение профинансировать проектные работы по реконструкции комплекса ВПП-1. Разработка проектной документации оценивается в 300–350 млн руб. Техническое задание утверждено **Росавиацией**, договор на проектирование в стадии обсуждения с проектным институтом, скоро подпишем. Проектирование завершится к концу 2021 года,

и будем стараться попасть в комплексную программу с 2024 года или даже в текущую. Если сразу после второго этапа повышения пропускной способности ВПП-2 реконструировать комплекс ВПП-1, это даст задел для развития Толмачево на 20 лет вперед. Параметры планируемой реконструкции согласованы с Минобороны.

– Сейчас много говорится о развитии внутреннего туризма в России. Вы видите в этом драйвер роста для отрасли?

– Да, конечно. Мы рады всем усилиям, которые прилагают Правительство страны и Ростуризм для поддержки туристической отрасли. «Туристический кэшбэк» чего только стоит по эффективности. Это правильная история и опыт повышения спроса на внутренний туризм, а значит, и на полеты. Но к этому нужно добавить развитие инфраструктуры гостиничного бизнеса, дорог. Например, у Бурятии великолепные перспективы: прекрасный аэродром с новой полосой, мы завершаем проектирование и построим новый пассажирский терминал. Дороги до Байкала хорошие, добавить еще сетевых многономерных брендовых гостиниц с понятным сервисом и поддержку Ростуризма – и «полетели». А берег Байкала, уверяю вас, со стороны Бурятии не хуже, а где-то и лучше, чем у соседей. Впрочем, кроме инфраструктуры туризма важны еще и доступные цены. Представьте, например, что такое по деньгам для семьи с двумя детьми из Улан-Удэ или Читы проехаться по Золотому кольцу России или по Русскому Северу? Ранее было так, что дешевле слетать в Таиланд или в Турцию.

– Рассматривает ли «Новаяпорт» приобретение аэропорта Горно-Алтайска, который обслуживает растущий турпоток в Республике Алтай?

– Отличный рекреационный регион и туристическая Мекка. Хороший аэропорт, который понятно куда и как развивать. Если бы акционеру и холдингу предложили его купить по правильной рыночной цене, уверен, не отказались бы. Но про такие предложения не слышал.

– Каковы ваши прогнозы по восстановлению пассажиропотока?

– Нынешняя ситуация – скорее уже не дно. Я думаю, что нижняя граница падения пассажирских перевозок была в апреле-мае, падение во второй волне пандемии меньше. Есть и позитивные моменты, в том числе связанные с разработкой вакцин. Поэтому надеемся, пассажиропоток в следующем году будет активно восстанавливаться. Нам нужно быть оптимистами – у нас много инвестиционных проектов.

Моя личная оценка – если не будет серьезных эпидемиологических потрясений, то внутренний пассажиропоток Толмачево в течение следующего года восстановится до уровня 2019 года. В первом квартале 2021 года падение еще продолжится, так как нам предстоит сравнивать показатели с высокой базой допандемийного первого квартала этого года. А начиная с апреля 2021 года мы увидим фактический рост: и по сравнению с предыдущими месяцами 2021 года, и год к году.

По международному пассажиропотоку мы очень надеемся, что по итогам следующего года восстановим уровень 2019-го примерно на 50%. Общий пассажиропоток будет примерно на 10% ниже, но в оптимистичном сценарии можем выйти и на уровень 2019 года. Прогнозировать сейчас сложно, слишком много факторов, которые трудно учесть.

– Прогноз довольно оптимистичный. А есть «план Б»?

– Конечно, в бюджете мы прописываем разные сценарии. Хотя прогнозировать сейчас – дело особенно неблагоприятное. Хочется бежать, но сложно понять точно куда. Очевидно, что «бежать» в сторону развития инфраструктуры аэропортов все равно необходимо, и делать это нужно достаточно быстро. Поэтому мы продолжаем вкладывать хорошие деньги в инфраструктуру терминалов, не замораживаем проекты.

Если посмотрите статистику развития мировой гражданской авиации с 50-х годов прошлого века по сегодняшнее время, то увидите взлеты и падения. Последние, как правило, были связаны с мировыми кризисами. Но после падения пассажиропоток всегда увеличивался на показатели большие, чем при падении, общий тренд всегда шел в рост.

Думаю, что и сейчас будет так же. Если раньше мы закладывали среднегодовой рост 5%, то при восстановлении пассажиропотока он точно будет превышать 5%. Очень надеюсь, что провалы пассажиропотока 2020–2021 годов мы компенсируем в последующем. Самый пессимистичный вариант – на два года задержимся в росте, но все восстановим.

<https://www.kommersant.ru/doc/4628159>

КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.12.25; ЗЕРНО ВСТАЛО НА ПУТЯХ; ВАГОНЫ С ПШЕНИЦЕЙ УХОДЯТ В ПОРТЫ С ПЕРЕБОЯМИ

На зерновом рынке возникли новые сложности. Вагоны с грузом из Поволжья застревают перед отправкой в порты на срок до месяца. Проблема может быть связана с искусственным сдерживанием темпов экспорта перед введением формальных ограничений. Свою роль могла сыграть и повышенная нагрузка на инфраструктуру в этом сезоне.

В некоторых регионах возникли сложности с транзитом зерна по железной дороге, сообщил источник “Ъ” на рынке. По его словам, в Поволжье в сторону южных портов вагоны отправляются по ежедневным лимитам, простои из-за «искусственных ограничений» доходят до месяца. Другой собеседник “Ъ” подтвердил, что погрузку вагонов в сторону портов Новороссийска и Туапсе ограничивают. Пока, уточняет он, речь идет о небольшом объеме грузов.

На проблемы с поставками зерна участники рынка обращали внимание еще на прошлой неделе. Как рассказывал собеседник “Ъ” в крупном экспортере, таможенная служба начала задерживать грузы с пшеницей для досмотра на срок до десяти дней. Предъявлялись, в частности, претензии к весу партий.

Кроме того, были трудности при оформлении зерна на отправку по железной дороге в сторону портов Прибалтики (см. “Ъ” от 18 декабря). Этому предшествовало принятие решения об установлении квоты на вывоз пшеницы, ржи, ячменя и кукурузы в 17,5 млн тонн с 15 февраля до 30 июня 2021 года за пределы ЕАЭС. Поставки в объемах свыше квоты будут облагаться пошлиной в 50%, не менее чем €100 за тонну. В пределах квоты будет пошлина на вывоз пшеницы – €25 за тонну.

Весной погрузка по железной дороге начала затягиваться у продавцов зерна в Сибири. Тогда участники рынка отмечали, что Россельхознадзор изменил порядок выдачи карантинных и фитосанитарных сертификатов, получение которых стало растягиваться на три недели при нормативном сроке погрузки в три дня (см. “Ъ” от 30 марта).

В Россельхознадзоре 24 декабря заявили “Ъ”, что со стороны службы ограничений нет. Минсельхоз обращения участников рынка в связи с увеличением сроков оформления перевозок железнодорожным транспортом также не получал.

В ОАО РЖД отметили, что в интересах компании скорейший вывоз зерна, добавив, что в декабре вводилось несколько конвенций (ограничений погрузки) на перевозку в направлении азовских и черноморских портов в связи с несвоевременной выгрузкой и скоплением груженых вагонов на припортовых станциях. К примеру, 17–19 декабря вводилась конвенция на перевозку на Азовский портовый элеватор на 100%, 17–21 декабря – на морской грузовой терминал Кавказ и Ейский портовый элеватор на 50%.

Гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрий Рылько считает, что поставки зерна по железной дороге из центра и Поволжья идут на рекордных уровнях и инфраструктура работает лучше, чем обычно. Но, поясняет эксперт, потребности рынка превышают возможности железной дороги, в результате некоторые могли получить разрешения на отправку, исполнить которые в срок не получается.

Директор «Совэкона» Андрей Сизов отмечает, что видимых причин для скопления вагонов на припортовых станциях не видно: темпы экспорта в декабре начали резко падать. Вывоз составит около 3,5 млн тонн, что на 30% ниже показателей ноября. Кроме того, есть сообщения о падении ставок аренды зерновозов, что также не соответствует

информации о повышенной нагрузке на инфраструктуру, добавляет он. С начала сезона по 10 декабря Россия экспортировала 26,6 млн тонн зерна, что на 18,8% больше, чем годом ранее, сообщил Центр агроаналитики при Минсельхозе со ссылкой на данные таможи.

По словам Андрея Сизова, неформальные ограничения для транзита зерна могут вводиться с трех сторон: со стороны таможи при отправлениях грузов, при выдаче фитосанитарных сертификатов и разрешений на отправку вагонов. В любом случае есть риски неполучения груза в сроки, что либо грозит штрафом за недопоставку, либо потребует затрат на оперативную замену партии, говорит эксперт. В целом, отмечает он, недавний сниженный прогноз «Совэкона» по экспорту пшеницы в 38,3 млн тонн уже выглядит слишком оптимистичным и будет пересмотрен на следующей неделе.

<https://www.kommersant.ru/doc/4628228>

КОММЕРСАНТЬ ЮЖНЫЙ УРАЛ; 2020.12.25; «СОЗДАВАТЬ МАКСИМАЛЬНО КОМФОРТНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ КЛИЕНТОВ – НАША ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА»; ДИРЕКТОР ЧЕЛЯБИНСКОГО ФИЛИАЛА ПЕРВОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ ОЛЕГ МАРУСИН О СОСТОЯНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ

2020 год стал особенным для всего мира. Пандемия коронавируса и последовавший кризис способствовали снижению экономической активности практически во всех отраслях. Особенно сложной ситуация была во втором квартале, к концу года ее удалось стабилизировать. Директор Челябинского филиала Первой грузовой компании (ПГК) Олег Марусин рассказал о том, как подразделение справилось с возникшими на рынке грузоперевозок сложностями, какие процессы удалось улучшить и какие цели филиал ставит на следующий год.

– Олег Викторович, как себя чувствует сфера железнодорожных грузоперевозок на Южном Урале?

– Пандемия и кризис внесли свои коррективы в работу отрасли. Особенно сложно было в первом полугодии, но потом деловая активность в регионе стала постепенно выправляться. Тем не менее по итогам 11 месяцев погрузка на Южно-Уральской железной дороге оказалась на 3% ниже уровня 2019 года – 67,8 млн тонн. Объем перевозок снизился в сегментах железной и марганцевой руды, кокса, каменного угля, черных металлов, нефти и нефтепродуктов, промышленного сырья и формовочных материалов. Рост показали строительные и лесные грузы, зерна, химические и минеральные удобрения.

– Вы возглавили филиал в октябре 2020 года. Расскажите, с какими показателями подразделение заканчивает этот год?

– Несмотря на все трудности, с которыми мы столкнулись, по большинству позиций нам удалось сохранить показатели на уровне прошлого года или нарастить их. Основным драйвером стали полувагоны. За 11 месяцев 2020 года погрузка выросла в два раза, до 2 млн тонн, преимущественно за счет перевозок щебня. Гибкая тарифная политика позволила нам в 5 раз увеличить объем его погрузки в приоритетном с точки зрения логистики направлении – на Западно-Сибирскую железную дорогу. Положительную динамику также демонстрируют лом черных металлов, огнеупоры, промышленное сырье и формовочные материалы, железная и марганцевая руда, кокс и гранулированные шлаки. Кроме того, мы приросли в сегменте цементовозов на 9%, до 500 тыс. тонн. ПГК создала комфортные условия для грузоотправителей, в частности ввела мораторий на взимание платы за простой под грузовыми операциями. Росту погрузки способствовала и адресная работа филиала с клиентами. Например, в августе по запросу компании «Уралгрит» мы перевезли в цементовозах альтернативный груз – гранулированные шлаки. Это был новый опыт для филиала.

Мы также нарастили погрузку нефти и нефтепродуктов в цистернах до 200 тыс. тонн, что на 38% выше показателей аналогичного периода прошлого года. Значительный объем

пришелся на перевозку сырой нефти, поставки которой возобновили в июне в рамках договора с «РН-Транс» (транспортно-логистическое предприятие «Роснефти»).

По остальным родам подвижного состава показатели сопоставимы с прошлым годом.

– Какие основные достижения филиала в 2020 году можете выделить?

– Оценка результатов проделанной работы еще впереди. Тем не менее уже сейчас мы видим, что в сложных экономических условиях нам удалось сохранить свои позиции и даже усилить их в некоторых сегментах. За короткий срок нашли замену тем номенклатурам, которые просели, возобновили сотрудничество с рядом предприятий, в числе которых «БитумОйл», а также привлекли новых партнеров, таких как «Синарский щебеночный карьер» (входит в структуру «Курганстальмост») и керамический завод «Грани Таганая».

Мы комплексно подходим к вопросу повышения производительности парка, следим за состоянием вагонов и своевременно ремонтируем их. В этом году на полигоне ЮУЖД отремонтировали около 2 тыс. вагонов в плановом порядке. Это на 19% больше, чем в прошлом году.

В течение года мы разрабатывали логистические схемы под задачи и потребности партнеров, оптимизировали существующие технические решения и внедряли новые. Все это, безусловно, в тесном сотрудничестве с РЖД. В результате за 11 месяцев 2020 года филиал ускорил оборот местного вагона на ЮУЖД на 3,5% относительно плана до 3 суток. Это добавило нам оперативности в обеспечении клиентов подвижным составом.

– Могли бы Вы привести примеры таких решений?

– Летом мы организовали перевозку битума на экспорт в Казахстан по кольцевому маршруту: после выгрузки вагоны направлялись обратно под погрузку без переработки в пути. Груз следовал в цистернах, оборудованных специальной системой подогрева, – паровой «рубашкой». Такая технология позволяет поддерживать определенную температуру материала, сохраняя его свойства и облегчая выгрузку.

Создавать максимально комфортные условия сотрудничества для клиентов – наша основная задача. Мы стремимся предвосхищать запросы партнеров, в сжатые сроки находить выгодные для них решения.

– В начале года, когда эпидемиологическая ситуация стала резко ухудшаться, ПГК перевела своих сотрудников на «удаленку». В каком формате работаете сейчас?

– Да, весной компания в числе первых перешла на удаленный формат. IT-службы создали необходимые условия для дистанционной работы сотрудников, настроили доступ к программам, помогли наладить онлайн-общение с клиентами и коллегами.

Мы внимательно следим за эпидемиологической ситуацией в регионе. Режим удаленной работы сохраняется для сотрудников старше 60 лет и людей из группы риска. В офисе находятся специалисты, которые работают с клиентами или поставщиками напрямую либо не имеют возможности выполнять свои обязанности удаленно. Все люди обеспечены необходимыми средствами защиты и соблюдают рекомендации по безопасному поведению.

– Насколько эффективно получается взаимодействовать с клиентами в таких условиях? Как способствуют сотрудничеству IT-сервисы?

– Общения с партнерами стало даже больше. Наши менеджеры на связи с клиентами 24/7. Мы получаем позитивную обратную связь, качество и скорость взаимодействия выросли.

Цифровые сервисы, которые существуют в ПГК не первый год, набирают популярность среди клиентов. Их использование значительно упрощает многие процессы. Сейчас ряд партнеров филиала тестируют новый функционал «Личного кабинета клиента»: онлайн-заявки на предоставление вагонов, а также на перевозку грузов железнодорожным транспортом (ГУ-12).

– На Ваш взгляд, какие тенденции будут на рынке грузоперевозок Южного Урала в 2021 году? Какие планы ставит перед собой филиал в следующем году?

– Сложно сказать, как ситуация отразится на отрасли в долгосрочной перспективе. Экономика преодолевает сложный этап, но рынок постепенно восстановится. Этот год показал нам, как важно быть гибкими и технологичными, адаптироваться к новым условиям, оперативно реагировать на запросы клиентов. Думаю, эти уроки вынесли для себя все операторы.

В следующем году филиал продолжит наращивать объемы погрузки, повышать эффективность использования парка, развивать клиентские сервисы. Мы готовы подстраиваться под новые реалии рынка и оставаться полезными для наших партнеров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4626332>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ШАПОВАЛОВ; 2020.12.25; «ДО КОНЦА ИЮЛЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ СИСТЕМА ЗЕЛЕННОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОЛЖНА ЗАРАБОТАТЬ»; АЛЕКСЕЙ МИРОШНИЧЕНКО ОБ УВЯЗКЕ ЭКОНОМИКИ И ЭКОЛОГИИ В ВЭБ.РФ

К осени 2021 года в России должна появиться система финансовой поддержки зеленых проектов. Замглавы госкорпорации развития ВЭБ.РФ Алексей Мирошниченко рассказал “Ъ” о перспективах и рисках развития зеленых финансов в России и о том, как они могут повлиять на структуру экономики и портфеля ВЭБа.

– В ноябре этого года правительство назначило ВЭБ национальным методологом по зеленому финансированию. Собираетесь ли вы как-то менять свой подход к формированию портфеля в соответствии с вашим новым статусом?

– В следующем году мы собираемся активизировать участие в проектах, которые соответствуют нашей таксономии. На 2021 год у нас их готовится приблизительно на 50 млрд руб. Это проекты в области повышения энергоэффективности, водоснабжения и водоотведения, модернизации существующих производств с целью снижения их выбросов.

– Нынешний портфель ВЭБа трудно назвать зеленым, при беглом взгляде на проекты становится очевидным, что он достаточно углеродоемкий. Статус методолога налагает на вас особые обязательства в этой сфере, что вы собираетесь с этим делать?

– Позвольте начать с того, что по-хорошему есть три категории проектов. Есть углеродоемкие проекты, к примеру касающиеся добычи углеводородов. Есть проекты нейтральные, например обычное строительство дома из, допустим, железобетона. Оно ни зеленое, ни углеродоемкое, оно нейтрально. Таковы многие из наших промышленных проектов. Третий вариант – это по-настоящему зеленый проект, который либо снижает нагрузку на природу, либо компенсирует ранее нанесенный вред, либо решает какую-то хозяйственную задачу, но заметно с более низкой нагрузкой на окружающую среду, чем традиционный аналогичный проект. Например, тот же дом можно построить из шлакоблоков, которые произведены из золошлаковых отвалов, то есть из переработанных материалов, обеспечить вдобавок к этому высокий уровень энергоэффективности – и из нейтрального проекта он может стать зеленым. Вот таких третьих, по-настоящему зеленых проектов в нашей экономике не так много.

Мы проанализировали свой портфель, и с точки зрения самых строгих европейских критериев у нас однозначно зеленых проектов примерно 15%. Сюда попадает финансирование распространения поездов метро и электричек, они по любой таксономии зеленые. РЖД, к примеру, весьма успешно выпускает зеленые облигации в Европе, у них более 85% перевозок осуществляется на электрической тяге. Если же брать менее жесткие таксономии, например IDFC, то у нас около 40% таких проектов. Сюда уже включаются наши транспортные проекты на газомоторном топливе, газовозы, строительство которых на «Звезде» мы финансируем. Здесь логика такая – более «грязные» технологии замещаются более «чистыми».

Если говорить конкретно про танкеры, про морской транспорт – если используется газовое топливо, намного меньше выбросы и, что самое важное, сильно снижаются риски для окружающей среды в случае аварии. Если судно затонуло, не происходит загрязнения акватории жидким топливом. К слову, наши южнокорейские коллеги, строящие аналогичные суда, выпускают для их финансирования зеленые облигации, а независимые международные верификаторы подтверждают зеленость таких проектов. К этой же категории проектов мы относим гидроэнергетику.

– Но ведь важно смотреть на весь жизненный цикл – к примеру, откуда берется электроэнергия для поездов. С этой точки зрения не весь электротранспорт можно назвать зеленым. Да и экологически устойчивыми традиционно считаются только малые ГЭС.

– Тут смотря что поставить во главу угла. Мы ставим в данном случае уменьшение выбросов CO₂. Давайте рассмотрим эту проблему на примере атомной энергии. СВИ, к примеру, считает атомную энергетику зеленой, потому что ее углеродный след, безусловно, меньший, чем у большинства других видов генерации. Некоторые другие стандарты смотрят не только на климат, но и оценивают риск возникновения каких-то утечек, аварий, они атомную энергетику из зеленой исключают. Евросоюз, например, вообще признается, что невключение атома в их зеленую таксономию – это во многом политическое решение. Так вот по структуре энергобаланса, если отталкиваться от показателей выбросов CO₂, мы стоим очень близко к передовым странам Европы. У нас мало угля (около 15%), намного больше «среднего» атома (до 20%), гидроэнергетики (15–20%), газа (около 50%). Так что электричество, которым питаются наши поезда, уже достаточно зеленое. Хотя всегда есть куда расти.

Более того, понятное дело, что в сети вся электроэнергия смешивается, и понять, зеленая или незеленая энергия идет в твой электромобиль, невозможно. Поэтому в Европе электротранспорт считается зеленым весь, и неважно, как генерируется электричество.

– Тогда, наверное, нужно говорить не о степени зеленым стандарта, а о степени его углеродоемкости. Первое это что-то большее – это про влияние на экосистемы, биоразнообразие, а не только на климат.

– Логика во всех стандартах одна: чтобы проект был признан зеленым, он должен улучшать ситуацию по какому-то одному направлению и не ухудшать по остальным. К примеру, если проект ведет к снижению выбросов CO₂ и не увеличивает выбросы других вредных веществ, он уже считается зеленым. И, наоборот, если какой-то проект сильно снижает, к примеру, выбросы тяжелых металлов и не ухудшает ситуацию с CO₂, он также считается зеленым. Нет такого требования, что все зеленые проекты обязаны восстанавливать биоразнообразие. Ну и проект по очистке какой-то загрязненной реки не должен снижать выбросы CO₂, чтобы считаться зеленым.

– Видите ли прямые риски для себя от введения углеродного налога в Евросоюзе?

– Мы видим риски для наших клиентов. Методология зеленого финансирования была разработана как механизм, благодаря которому проекты, направленные на «озеленение» продукции смогут получить более дешевое рыночное финансирование. Негативные стимулы со стороны Евросоюза в виде пошлин будут, таким образом, уравновешены позитивными стимулами в виде этой системы, которая позволит компаниям дешевле модернизировать и экологизировать свое производство. Мы даем возможность нашим компаниям адаптироваться к переходу на зеленые технологии, «подсветить» себя для международного финансового рынка и получить те самые более дешевые деньги.

– То есть рисков для ВЭБа вы не видите?

– Для нас нет, но для предприятий в нашем портфеле, конечно, мы видим определенные риски. И, надеемся, что схема, которую мы разрабатываем, поможет им подготовиться к этим новым правилам игры и чуть меньше потратить собственных денег на переоснащение, переоборудование производства.

– Если судить по первой сентябрьской версии вашей таксономии, многие ее направления во многих передовых странах, и даже в КНР, не считаются зелеными. Несет ли их присутствие угрозу для признания таксономии западными инвесторами?

– При подготовке нашей системы мы ознакомились с четырьмя другими: СБИ, ICMA, IDFC и таксономией Евросоюза, которую они принимают сейчас. Мы исходили из того, что если проект есть хотя бы в одной из таксономий, то уже это значит, что о нем в принципе можно говорить. После выхода первой версии, о которой вы говорили, мы собрали более 600 комментариев от экспертного сообщества, российского и международного, и подготовили вторую версию, которая уже вызывает намного меньше вопросов. В январе мы должны сдать ее в межведомственную рабочую группу. В ней нет ни одной строки, которая не соответствовала бы какой-то одной из европейских или международных таксономий. Мы из нее скорее исключали направления проектов, спорные именно с точки зрения возвратности инвестиций.

Ко второй версии осталась только одна претензия – существенная с точки зрения таксономии СБИ: использование газомоторного топлива, которое они зеленым не признают. Их аргумент – хоть оно и снижает существенно выбросы, но нельзя такие переходные технологии допускать, потому что это замедлит переход к «истинно чистой» энергии типа электричества из возобновляемых источников. Другие стандарты, те же ICMA и IDFC, говорят о том, что если это топливо дает существенное снижение выбросов, то его можно считать зеленым. Есть там такой термин – «переходная технология». Они оговаривают, что это можно считать зеленым, но до определенного срока, то есть рано или поздно все равно надо переходить на электричество. Здесь мы решили использовать схожий подход.

– Как в условиях санкций вы планируете решать проблему доступа к зеленым технологиям? Сегодня, даже при существенной разнице в цене, российские компании предпочитают западные технологические решения, а не, к примеру, китайские или российские.

– Большая часть технологий, необходимых для зеленой модернизации производств, не находится под санкциями. Ведь у нас ограничения в основном на технологии добычи углеводородов, а под него, как мы выяснили, в мире выпускается не более 5% зеленых долговых инструментов, которым западные рынки капитала ко всему прочему не дают «скидки за зеленость» (против 20–30 базисных пунктов по остальным отраслям). Большинство выпусков – это энергетика, транспорт, стройка. То есть то, где секторальных ограничений нет. Есть еще ограничения, которые касаются определенных компаний, но есть достаточное количество компаний, которые не попали под ограничения и могут приобретать нужные технологии.

Вдобавок мы очень надеемся, что удастся добиться в этой сфере положительных сдвигов благодаря важному заявлению, сделанному в сентябре. Тогда на международной встрече банков развития – членов IDFC – ВЭБу удалось убедить коллег по организации сделать совместное заявление о том, что внешние ограничения, в том числе политические, не должны мешать экологическим проектам. Фактически сообщество банков развития признало, что задачи решения экологических вызовов важнее, чем политические амбиции отдельных стран.

– Хотел бы поговорить о мусоросжигательных заводах «Ростеха», в которые инвестировал ВЭБ. Многие наблюдатели высказывают нарекания по поводу выбранных технологий для этих заводов: говорится, что они далеки от лучшей мировой практики. Как вы относитесь к этому?

– Во-первых, сколько экспертов – столько и мнений. Могу сказать, что мы находили выпуски зеленых облигаций в Европе по подобным проектам, мы нашли действующие прецеденты. У нас есть большая проблема, которую мы пытаемся решить, проблема и с точки зрения окружающей среды, и с точки зрения комфорта жителей, например, Москвы

и Мособласти. Эти регионы производят в год 11 млн тонн отходов, это очень много, и это ежегодно съедает сотни гектаров земли – она просто в некоторых районах заканчивается. Нам нужно как-то эти отходы перерабатывать. Согласно **нацпроекту** «Экология», у нас должно утилизироваться к 2024 году 36% отходов. Сейчас – менее 10%. Эти заводы – самый эффективный способ в такой короткий срок достичь этой цели.

Что же касается технологии, то здесь технология импортная, японско-швейцарская, основанная на двухэтапном сжигании. Идея ее в том, что на первом этапе сортированный мусор сжигается при температуре 1260 градусов. При этой температуре распадается абсолютно все, в том числе все потенциально вредные вещества. На входе все отходы контролируются с точки зрения радиации, в котел радиоактивные материалы не попадают. Дальше есть еще второй котел, который дожигает те газы, которые выбрасывает из первого котла – они догорают при температуре 850 градусов. Эта технология сокращает объем отходов, на выходе получаются зола и шлак, и их объем в 10 раз меньше, чем входной объем мусора. Соответственно снижается и объем площади, необходимой для захоронения. Более того, шлак, который при этом производится, точно так же, как золошлаковые отходы металлургических производств, может быть использован в качестве стройматериалов при строительстве дорог.

– Но производство энергии из отходов в России экономически нецелесообразно. В европейских странах, где существует энергодефицит, наверное, можно было допустить такое решение, но сейчас от него и там отказываются, так как считают экологически и экономически нецелесообразным.

– Тут, наверное, правильно сказать, что все-таки на первом месте для нас не производство электроэнергии, а сокращение количества захораниваемых отходов. Я согласен с тем, что вариант сортировки и тотальной переработки без сжигания – более чистый, более продвинутый. Но проблема в том, что мы как ВЭБ эти проекты не иницилируем. Мы зависим от инициаторов, которые к нам приходят и говорят: вот, я придумал проект, хочу его сделать и, что самое главное, я посчитал, что этот проект может быть реализован здесь и сейчас вот при таком размере финансирования, и они это финансирование смогут вернуть через столько лет. Это очень важный ограничивающий фактор – что экономически возможно «здесь и сейчас».

Очень глубокая сортировка мусора до европейских уровней очень снизила бы скорость и эффективность избавления от отходов. Я надеюсь, что мы к этому уровню постепенно придем через нашу зеленую таксономию. Большая работа должна быть проведена в формате межведомственной рабочей группы, которую сейчас поручено собрать Минэкономразвития. Там можно будет обсуждать реализацию таких вот системных проектов, например сортировку мусора на большее количество категорий. Чтобы глубокая переработка стала возможной (и окупаемой с экономической точки зрения) каждое домохозяйство должно единообразно сортировать свой мусор, должны быть четкие алгоритмы, эти цветные пакетики должны раскладываться по разным цветным мусоркам во дворах, это должно одинаковым образом свозиться на перерабатывающие заводы, и только тогда это будет достаточно эффективным, чтобы говорить о том, что проекты по глубокой сортировке и переработке смогут возвращать необходимое для их реализации финансирование.

Так что термическая переработка – это скорее промежуточное решение, наподобие газомоторного транспорта, о котором я уже говорил. Она точно лучше захоронения, заметно лучше и в том числе с точки зрения того, как себя потом ведут захороненные отходы. Зола и шлак не горит, не гниет, с ними куда легче потом обращаться.

– Сейчас идет речь о циклической экономике. Вам не кажется, что такое решение, даже в качестве промежуточного, будет требовать постоянного увеличения объема отходов в качестве сырья?

– К сожалению, отходы образуются сами, просто от нашей с вами жизнедеятельности, и они будут образовываться вне зависимости от того, что с ними происходит дальше, есть завод или нет. И поэтому я не думаю, что можно найти такую причинно-следственную связь – что оттого, что есть завод, отходов будет больше. Их будет столько же.

– Но первичная цель в уменьшении образования отходов, а не в создании мощностей по сжиганию, переработке и захоронениям. Правда?

– Цель по уменьшению образования отходов – важная. Но задача снижения объемов мусора, который отравляет почву, воду и воздух, раздражает людей и ухудшает их здоровье, нам кажется более важной. Решение с термической утилизацией не приводит нас к идеальному состоянию сразу, но оно позволяет сделать ситуацию существенно лучшей, чем есть сегодня. Мы во время внутренних обсуждений используем такие термины, как «инкрементальный подход» и «абсолютистский подход». Мы говорим, что можно двигаться постепенно, а можно потребовать сразу одним махом сделать хорошо. Наша позиция в том, что одним махом проблему не решить. Нам нужно устраивающее все стороны процессное совместное решение, а чтобы выработать это совместное решение, нужно время, площадка, и, естественно, мы этим будем заниматься на базе той самой межведомственной рабочей группы. Но сколько будет выработываться вот такое совместное решение – не знаю, может потребоваться время. А сократить в 10 раз объем захоронения отходов нужно уже прямо сейчас.

– Нет ничего более постоянного, чем временное. Известная история.

– Вот ровно этой логики придерживаются авторы тех стандартов, которые не относят газомоторное топливо к зеленым технологиям, ровно об этом они и говорят: если перейти сейчас с дизеля на газомоторку, то потом на электричество мы уже не перейдем, давайте лучше поддержим только электричество. У нас другой подход.

– Понятно. Расскажите о ваших дальнейших шагах по развитию зеленого финансирования?

– До конца января нам нужно сдать вторую версию таксономии и методических рекомендаций в Минэкономразвития. К маю после рассмотрения межведомственной рабочей группой эти документы должны приобрести официальный статус. До конца июля национальная система зеленого финансирования должна заработать. Рабочая группа будет разрабатывать «дорожную карту», которая определит, какие государственные меры поддержки смогут использовать инициаторы зеленых проектов. То есть до конца лета будет сформирована система, которая позволит комбинировать поддержку рынка и государства.

Другая важная вещь, которую мы хотим сделать, – научиться объединять в пул малые зеленые проекты, например в городской экономике. У нас много таких проектов, но они слишком малы, чтобы самостоятельно выйти на биржу. Мы могли бы их объединять и привлекать деньги для них под наш кредитный риск, для целей финансирования этих проектов. Под наш кредитный риск, деньги, наверное, будут привлекаться легче и дешевле, чем под кредитный риск какого-то регионального проекта. При этом облигации, выпущенные банком для целей финансирования зеленых проектов, – это тоже зеленые облигации. И это то, что мы планируем сделать в следующем году.

– Вы упомянули в качестве приоритетных зеленых направлений ЖКХ и городскую экономику. Какие еще отрасли могли бы «выстрелить» благодаря появлению в России доступа к зеленым финансам?

– В ЖКХ действительно большой простор, там водоочистка, водоотведение, все, что касается отходов, сортировка, переработка. Видим большой потенциал в стройке. Важное направление общее в этой сфере – энергоэффективность. Если учесть, сколько у нас территорий с относительно низкой температурой, то все, что касается энергоэффективности, имеет огромный потенциал. То же можно сказать, например, про энергоэффективность в области городского освещения. Мы сейчас уже видим, что

средний проект по повышению энергоэффективности городского освещения дает повышение эффективности на 50–75%, в некоторых случаях – до 85%. А это значит, что мы сожжем на 50–75% меньше топлива, чтобы освещать наши города, выбросим на 50–75% меньше CO₂. Проекты по повышению теплоэффективности домов стандартных серий за счет ИТП, утепления фасадов и крыш позволяют сократить теплотери на треть, они экономически «отбиваются» за 5–7 лет. По городскому транспорту у ВЭБа есть уже ряд проектов, его же можно при обновлении переводить на газомоторное топливо. Это все – зеленое с точки зрения почти любой таксономии.

Есть еще одна тема. Она менее проработана технологически, я не уверен, что мы готовы прямо сейчас ее реализовать, но на протяжении нескольких лет, думаю, есть перспектива. Это касается водородного топлива. Нужно решить ряд инженерных задач и перевести некоторые наработки, которые сейчас существуют как прототипы, в серию. Тогда вместо газомоторного топлива может использоваться водород. А водород – он уже совсем чистый. От сжигания водорода у нас получается вода.

– В промышленности – среди ваших клиентов – где наибольший потенциал для «озеленения»?

– В промышленности прямо сейчас видим меньше реальных идей в этой области. Но буквально на днях смотрели один проект, там речь шла про переход на новую технологию в выплавке стали. Упор делался не на саму по себе углеродоемкость, а на переход на более эффективную и более современную, более выгодную технологию. Но ко всему прочему она еще и более эффективна с точки зрения углеродных выбросов.

– С точки зрения зеленых финансов именно экологическая эффективность должна быть первична, вернее, экономическая эффективность должна сопровождать экологическую, верно?

– Здесь так же, как в юриспруденции: когда совершено какое-то действие, вы должны оценивать само действие, а не его цель. Поэтому мы просто говорим о том, имеет оно какой-то эффект или не имеет. Соответственно, когда у нас есть какой-то проект по переходу, например, на новую технологию, не значит, что проект не зеленый, если он выгоден инициатору. Если есть положительный эффект, идет замещение более вредной технологии менее вредной – значит, зеленый, и не важно, какие мотивы первичны. Тут в другую сторону, мне кажется, важно посмотреть: если не будет материальной выгоды, то за чьи деньги тогда праздник? А как тогда реализовать этот проект, если в нем нет финансовой составляющей?

– Как вы оцениваете потенциальный рост рынка зеленых финансов после выхода вашей таксономии?

– Заместитель председателя Сбербанка Александр Ведяхин не так давно оценил объем рынка к середине десятилетия в 3 трлн руб. Эта оценка близка к нашей. Если же говорить именно про инструменты ВЭБа, то мы планируем к этому сроку помочь нашим партнерам в привлечении примерно десятой части этой суммы, около 300 млрд руб.

– В ВЭБе вы также отвечаете за оценку рисков. Известно, что из-за негативной валютной переоценки в 2018 году у ВЭБа был зарегистрирован убыток. Что вы ожидаете в этом году? Ожидаете ли убытков?

– Нам удалось улучшить ситуацию. Пока итоги колебаний валютных курсов подводить рано, но на сегодняшний день в 2020 году курс рубля к доллару снизился сопоставимо с тем, как он снижался в 2018 году. В 2018-м у ВЭБа был из-за валютной переоценки зарегистрирован убыток в 33 млрд руб. В этом году нам удалось этого избежать. Мы измерили все те валютные риски, которые были в нашем портфеле, привели в соответствие то, как мы оценивали эти риски по разным стандартам учета, убедились, что во всех методичках и по всем стандартам у нас риски оцениваются одинаково, и в итоге точно определили, какой именно размер валютной позиции нам нужно захеджировать.

Соответственно, мы этот риск захеджировали ровно в том количестве, в котором он у нас был замерен, мы его убрали с нашего баланса.

– Очевидно, что в этом году все не очень хорошо и в российской, и в мировой экономике. Как это отразилось на вашем кредитном портфеле?

– Скажем так, наверное, мы отразим определенный рост кредитного риска, это будет видно в нашей отчетности. Мы в соответствии с требованиями стандартов МСФО сформировали резервы на возможный кредитный риск, причем сформировали их ровно тогда, когда стало понятно, что риск вырос. То есть мы это сделали в течение года, даже, наверное, в первом полугодии. Когда ситуация только развивалась, когда был карантин, когда какие-то предприятия вынуждены были приостановить или ограничить свою работу, мы эти оценки сделали. Сравнивая с тем, как отреагировали портфели других коммерческих банков, я бы не сказал, что наш отреагировал особенно сильно. У нас очень умеренно выросли риски. И в основном это произошло по той причине, что у нас проекты долгосрочные, назовем их инфраструктурными. Это не компании, которые работают в массовом сегменте и которые, соответственно, очень сильно зависят от того, сколько клиентов, сидят ли они дома, ходят ли по магазинам.

У нас строится завод, и мы изначально рассчитываем на то, что этот завод будет функционировать еще года через два, через три, а срок, в течение которого он нам будет выплачивать свой долг, это еще лет 10. И когда мы эти проекты начинали финансировать, мы изначально понимали, что в течение срока жизни проекта будет статистически несколько волн спада, несколько волн роста, и мы все эти волны заложили изначально в оценку риска по проекту.

Интервью взял Алексей Шаповалов

<https://www.kommersant.ru/doc/4628080>

ЛЕНТА.РУ; КОНСТАНТИН ЛЯПУНОВ; 2020.12.25; «ЭКОЛОГИЯ КАК ПРОВОДНИК МОДЕРНИЗАЦИИ»; РЖД В ПАНДЕМИЮ УСИЛИЛИ «ЗЕЛЕНОЕ» НАПРАВЛЕНИЕ

На «зеленые» проекты в 2020 году «**Российские железные дороги**» направили более 4 миллиардов рублей, и вообще инвестиции холдинга в охрану окружающей среды были увеличены. Это произошло на фоне того, что многим компаниям в условиях пандемии из экономии приходилось сворачивать важные программы. Несмотря на трудности, «**Российские железные дороги**» работали стабильно, как по расписанию, – пассажирские и грузовые перевозки осуществлялись с учетом эпидемиологической обстановки. При этом **ОАО «РЖД»** выполнило социальные обязательства как по отношению к своим сотрудникам, проиндексировав зарплату дважды за год, так и к пассажирам, сохранив льготные программы. В плановом режиме идет работа по модернизации стратегически важных транспортных артерий. О том, как **РЖД** не только повышают уровень экологической безопасности, но и минимизируют в рамках работ по модернизации транспортной инфраструктуры воздействие на природу, и о том, как холдинг становится лидером в безопасности, энергоэффективности и экологичности, – в материале «Ленты.ру».

Чистота в приоритете

Природоохранные мероприятия – современный тренд. Но не только поэтому экологическая сфера находится в числе приоритетных направлений деятельности **РЖД**. Ответственное отношение, например, к вторичной переработке дает компании и дополнительные финансовые ресурсы.

Среди наиболее значимых экологических инициатив холдинга – отдельный сбор мусора, который практикуется в поездах, на строительных объектах и на вокзалах. В «Сапсанах» такая программа успешно работает с 2019 года, и за внедрение системы экологической

безопасности в сервисе этих скоростных поездов холдинг стал лауреатом премии ESO BEST AWARDS.

В этом году компания планирует направить на переработку свыше 570 тысяч тонн вторсырья – бумаги, пластика, стекла, собранных путем отдельного накопления. Также будет утилизировано более 130 тысяч тонн деревянных шпал. Кроме того, комплекс мер, предусмотренных на этот год, позволит сократить на 13 тысяч тонн выбросы в атмосферу вредных веществ и более чем на 700 тысяч тонн углекислого газа. Сбросы сточных вод планируется уменьшить более чем на 400 тысяч кубических метров.

Для обывателя эти цифры мало о чем говорят, да и сами экологические мероприятия, как правило, незаметны. Но так как эта тема очень важная, то для привлечения внимания компания ввела для пассажиров «экологическую» опцию, напоминающую, что, выбрав поезд, а не автомобиль, они могут сократить выбросы парниковых газов. Для этого при оформлении электронного билета в личном кабинете нужно нажать на значок с зеленым листом, и появится соответствующее напоминание.

Ради сохранения экосистем

РЖД выстраивают свою деятельность таким образом, чтобы не только повысить уровень экологической безопасности, но и минимизировать в рамках работ по модернизации транспортной инфраструктуры до 2024 года воздействие на природные экосистемы. А комплекс этих работ очень большой. В частности, компания ведет расширение магистральных путей в общей сложности более чем на 1,1 тысячи километров в самых разных регионах страны. Так, для увеличения пропускной способности «расширяются» узкие места в направлении морских портов Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, через которые на экспорт поступают кузбасский уголь и другая продукция отечественных производителей.

Одним из важнейших пунктов программы является модернизация БАМа и Транссибирской железнодорожной магистрали. Значимость этих основных транспортных артерий для поставок в страны Азиатско-Тихоокеанского региона стала особенно очевидна в условиях пандемии, когда авиационные грузоперевозки практически встали, а железнодорожные, наоборот, показали свою надежность. В разгар эпидемии по железной дороге из Китая в Европу удалось доставить необходимые средства индивидуальной защиты, в том числе более 40 миллионов медицинских масок.

Затрагивает столь масштабная модернизация железнодорожной инфраструктуры, соответственно, и очень многие уязвимые и требующие повышенного внимания экосистемы. Для того чтобы снизить воздействие на окружающую среду в ходе строительства, холдинг использует лучшие экологические практики. Так, в этом году **РЖД** первая из российских компаний подписала с Минприроды России рамочный документ, предполагающий организацию экологического мониторинга на железных дорогах. Что важно, документ действует в дополнение к федеральным и местным природоохранным законодательным нормам. Теперь для каждого объекта строительства будут сформированы специальные экологические паспорта.

Байкал под защитой

Под особым контролем холдинга находятся уникальные природные объекты, и в первую очередь, конечно, Байкал. В этом году по поручению **президента России Владимира Путина РЖД** совместно с Минприроды, руководством Иркутской области и Республики Бурятия, при участии научных и общественных экологических организаций разработали дополнительные меры по сохранению этой экосистемы.

В рамках экологического мониторинга откроется горячая линия по вопросам реализации мероприятий по охране окружающей среды в центральной экологической зоне Байкальской природной территории. Начнут также работать стационарные и передвижные автоматизированные посты непрерывной регистрации содержания загрязняющих веществ в атмосферном воздухе. На Кругобайкальской железной дороге и объектах БАМа и

Транссиба будут установлены контейнеры для отдельного сбора мусора и продолжена модернизация очистных сооружений, электротехнического оборудования на тяговых подстанциях.

Со своей стороны РЖД гарантируют, что при строительстве на учете будет каждое дерево в районе Байкала и прилегающих территорий. А там, где магистраль пройдет через зеленые насаждения, будут организованы компенсационные лесопосадки. Осенью этого года в Иркутском и Хомутовском лесничествах появилось более 40 тысяч семян сосны на площади 20 гектаров, которые были запланированы при проектировании Байкальского тоннеля. И эта работа будет продолжена.

Уже известно, что в рамках строительства почти на 40 гектарах будет вырублено около 20 тысяч деревьев, среди которых, правда, нет ценных пород. Тем не менее взамен РЖД высадят 80 тысяч семян ценной сосны почти на 50 гектарах, ранее пострадавших от пожаров и нуждающихся в восстановлении.

Именно такой подход и формирует, по замыслу руководства РЖД, социально ответственную имидж компании. И вполне обоснованно холдинг является лидером в безопасности, энергоэффективности и экологичности, причем это лидерство подтверждено международными организациями. По итогам 2020 года РЖД заняли почетное третье место в ежегодном рейтинге устойчивого развития – ESG (Environmental Social Governance), который составляет рейтинговое агентство RAEX-Europe. Особенно ценно, что компания смогла подтвердить свой статус даже в такой непростой для экономики год.

https://lenta.ru/articles/2020/12/24/rzd_ec/

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2020.12.25; МАШИНО-МЕСТНОСТЬ; РЕГИОНЫ СМОГУТ УВЕЛИЧИВАТЬ ЧИСЛО ПАРКОВОК ОКОЛО ДОМОВ

Определять, сколько парковочных мест должно быть около новостройки, обязаны будут региональные власти. Минимальное количество машино-мест на стоянках около жилых домов и общественно-деловых зданий должно быть установлено в региональных нормативах градостроительного проектирования, указано в новом постановлении правительства (вступит в силу с 29 декабря).

Также власти региона должны определить минимальную вместимость парковок около зон отдыха, курортных зон и лесопарков. Инициативу приветствуют во Всероссийском обществе автомобилистов. Постановление позволит требовать от застройщиков обустройства нормального количества парковочных мест, которые пока рассчитываются по нормам советских времен (одно машино-место на примерно 80 кв.м жилья). Это очень мало, считают в ВОА.

В одном из вариантов свода правил о планировке поселений рекомендуется обустраивать по 1,2 машино-места на каждую квартиру в домах эконом-класса, по 2 места на квартиры бизнес-класса, что больше соответствует обилию автомобилей в современных городах. Однако эти нормы не считаются обязательными. В Общероссийском народном фронте (ОНФ), напротив, отрицательно отнеслись к нововведениям. «Очевидно, что регионы будут уменьшать количество парковочных мест, – считает руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов. – Например, в Москве уже проектируются строения, где предусмотрено 100 машино-мест на тысячу жителей, что в три раза меньше реального уровня автомобилизации».

Право регулировать количество парковочных мест есть у регионов уже несколько лет, отмечает руководитель комиссии по вопросам ценообразования в строительстве Общественного совета министров, президент НОСТРОЙ Антон Глушков. Практически все города-миллионники, где наиболее остро стоит вопрос с парковками, такие нормативы

разработали. В некоторых даже установлены разные нормы по парковкам для разных районов города. Новый документ легализует уже сложившуюся практику.

«Все муниципалитеты норматив по парковкам ужесточают, – отмечает Глушков. – Другие примеры мне неизвестны. Все понимают, что уровень автомобилизации очень высок. Но устанавливать единый для страны норматив не совсем верно, так как есть территории и с менее плотной застройкой, добавил Глушков.

В Санкт-Петербурге и Владивостоке сейчас приняты весьма жесткие нормативы в отношении парковок, что продиктовано градостроительной ситуацией, статусом городов, особенностями климата и рельефа, говорит руководитель архитектурной мастерской «Гипрогорпроект» Иван Брызгалов.

Напротив, в Пермском крае и Тюменской области нормативы гораздо мягче, так как там меньше плотность населения и застроенность территории.

Не должно быть ситуаций, когда у дома на 300 квартир, где у жителей 450 автомобилей, сделано всего 100 парковочных мест, и между соседями начинаются войны за то, кто поставит автомобиль у дома на ночь, подчеркивали ранее в Минстрое. Регионы должны понимать свою ответственность.

Между тем пространство около жилых домов может уплотниться еще больше. **Минтранс** предложил отменить действующий сейчас запрет устраивать парковки около многоквартирных домов для автобусов и грузовиков, вернувшихся из рейса. Эта норма отсутствует в проекте приказа, подготовленном министерством.

Как пояснили «РГ» в **минтрансе**, в соответствии с законодательством ведомственный акт не может устанавливать излишние требования по отношению к федеральному закону.

Потому запрет отменят с 1 января 2021 года, а проблема останется.

<https://rg.ru/2020/12/24/reg-szfo/regiony-smogut-velichivat-chislo-parkovok-okolo-domov.html>

5 КАНАЛ (5-TV.RU), 24.12.2020 05:16; ДЕТЕЙ РАЗРЕШАТ ПЕРЕВОЗИТЬ В «СТАРЫХ» АВТОБУСАХ. НАСКОЛЬКО ЭТО БЕЗОПАСНО?

Директор Департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей прокомментировал новые правила перевозки пассажиров.

Новые «Правила организованной перевозки группы детей автобусами» вступают в силу в 2021 году. Ранее школьников могли перевозить только те транспортные, с года выпуска которых прошло не более десяти лет. Теперь главное условие – прохождение техосмотра. Возраст автобусов не имеет значения.

В интервью 5-tv.ru **директор Департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей** разъяснил новые нормы.

«В рамках механизма регуляторной гильотины правительством принято решение о признании утратившим в силу всех нормативных актов, которые содержат обязательные требования, установленные до 1 ноября 2020 года. Правила о перевозке детей были учреждены правительством в 2013 году и, несмотря на то, что положение о возрасте автобусов в этих правилах содержится, надо признать, что, по сути, эта норма не работала все эти годы. Каждый раз многократно эта норма переносилась. По факту это такая «спящая» норма оказалась. На протяжении семи лет она, находясь в тексте постановления правительства, фактически не работала», – отметил эксперт.

Он отметил, что новые правила перевозки детей вовсе не уменьшают безопасность транспортных средств. Напротив, с 1 марта 2021 года ужесточаются правила прохождения техосмотра, что куда более важно, чем возраст автобусов.

«Действующая система подтверждения права на использование транспортного средства – это технический осмотр. Он подтверждает допуск транспортного средства к эксплуатации.

Если транспортному средству до пяти лет, технический осмотр будет проводиться раз в год, свыше пяти лет – каждые шесть месяцев. Не всегда возраст транспортного средства влияет на эксплуатационные характеристики», – добавил **Алексей Бакирей**.

<https://www.5-tv.ru/news/325190/detej-razresat-perevozit-vstaryh-avtobusah-naskolko-eto-bezopasno/>

ТАСС; 2020.12.24; УЧАСТОК ТРАССЫ М-4 «ДОН» НА ГОД РАНЬШЕ ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Участок трассы М-4 «Дон» протяженностью 12,5 км, доведенный до параметров автомагистрали, почти на год раньше срока открыли в Ростовской области. Новый участок имеет шесть полос движения.

«Перспективы прекрасные, это составная часть Ростовского транспортного кольца (кольцевой дороги вокруг Ростова-на-Дону – прим. ТАСС). Это то, что создаст совершенно новое качество на дорогах. Это важнейшая часть обхода города Ростова-на-Дону», – сказал губернатор Ростовской области Василий Голубев. Глава региона также отметил, что реализация проекта качественно изменит инвестиционную привлекательность Ростовской области.

Движение по реконструированному участку трассы, который станет частью обхода Аксая – объездной дороги, которая отведет транзитный поток от Ростова-на-Дону – запустили на десять месяцев раньше запланированного срока. Полностью реализовать проект, включающий реконструкцию 29 км трассы и строительство нового участка протяженностью 35 км, планируется к 2024 году.

Как сообщил председатель правления госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко, сейчас идет работа на всем участке обхода Аксая, и есть основания полагать, что «срединный участок, который по срокам должен быть сдан в 2024 году, тоже будет сдан досрочно».

Реконструкция позволила увеличить пропускную способность трассы в одном из самых узких мест на территории Ростовской области – в районе станицы Грушевской, где дорожники построили новый мост. Ранее на этом участке в период летних отпусков ежегодно фиксировалась предельно высокая нагрузка, из-за которой на трассе возникали пробки.

По словам заместителя полномочного представителя **президента РФ** в Южном федеральном округе Владимира Гурбы, новый участок трассы также повысит привлекательность южных регионов как центров туристической индустрии. «Немаловажным фактором является туристический сегмент. Для юга России, в том числе Ростовской области он является одним из основных элементов, который формирует базовую основу экономики регионов, отметил Гурба. – Мы разгрузим Аксай, это даст возможность улучшить коммуникацию внутри Ростовской агломерации, расширит возможности транспортной логистики в Крым, снимет ряд других проблем».

Развитие проекта

Строительство обхода Аксая – часть федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» национального проекта **«Модернизация и расширение магистральной инфраструктуры»**. В ноябре власти региона сообщали, что компания «Трансстроймеханизация» приступила к строительству нового участка трассы М-4 «Дон». В строительстве задействовано более 1 тыс. человек и 300 единиц техники. На новом участке специалистам предстоит построить новый четырехполосный скоростной участок автомагистрали, мосты через реки Дон и Аксай, три транспортных развязки со съездами, путепроводами, двумя надземными пешеходными переходами на пересечении с действующей трассой М-4 «Дон», подъездом к Новочеркаску и автодорогой Аксай – Большой Лог – Новочеркасск.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10340787>

ТАСС; 2020.12.24; АКТИВНАЯ ФАЗА СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ М-12 «МОСКВА – КАЗАНЬ» НАЧНЕТСЯ В ИЮЛЕ – «АВТОДОР»

Активная фаза строительства сооружений и дорог трассы М-12 «Москва – Казань» начнется в июле 2021 года, сообщил в четверг журналистам глава госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко.

«Все основные технические решения приняты. Выйдем массово на стройку, я полагаю, что в июле месяце. Сейчас проектирование, в феврале-марте мы закончим экспертизу, после этого строители уже полным ходом пойдут на возведение искусственных сооружений, на устройство дорожной одежды», – сказал он, уточнив, что со вчерашнего дня уже началась подготовка территории для строительства.

Подрядчиков на строительство и проектирование семи этапов М-12 госкомпания уже выбрала. Общая стоимость работ составила 464,2 млрд руб. **Премьер-министр РФ Михаил Мишустин** ранее поставил задачу построить трассу «Москва – Казань» в 2024 году вместо ранее запланированного 2027 года. Протяженность автодороги составляет 794 км, общий объем финансирования превышает 650 млрд рублей. Проект трассы М-12 включен в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года и является частью создаваемого коридора Европа – Западный Китай.

ТАСС; 2020.12.24; РУДЕНЯ: ОСТАНОВКА НА ВСМ В ТВЕРИ ПОВЫСИТ ДЕЛОВУЮ АКТИВНОСТЬ В РЕГИОНЕ

Город Тверь станет одной из остановок на высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) «Москва – Санкт-Петербург», что повлияет на повышение деловой активности в регионе и спрос на недвижимость. Такое мнение в четверг на пресс-конференции высказал губернатор Игорь Руденя.

«Остановка ВСМ на территории нашего региона, это означает создание второго центра, уже не исторического, в нашем городе. То есть такая транспортная доступность, где меньше часа тратишь от центра города Москвы до города Твери, это означает возможность уже более высокой концентрации делового оборота. И, я думаю, что у нас повысится спрос на недвижимость», – сказал Руденя.

По словам Рудени, наличие ВСМ позволит региону по уровню транспортной доступности конкурировать со столичными агломерациями – Москвой и Санкт-Петербургом. «При наличии «Ласточек», пригородных электричек, трассы М-11, конечно, мы становимся полноценным регионом, с полноценным транспортным доступом, полноценной инфраструктурой, где уже не просто интересно жить, а уже можно конкурировать с соседними столичными агломерациями», – сообщил губернатор.

Строительство ВСМ на территории Тверской области будет вестись в соответствии с требованиями безопасности и учетом мнения жителей, отметил Руденя. «Электротранспорт сегодня является самым экологически безопасным транспортом. Реализация проекта для тверского региона – это развитие, огромные инвестиции, это возможность создания новых рабочих мест. То, что касается сегодняшних беспокойств наших жителей – все пожелания будут учитываться при проектировании трассы», – добавил глава области.

Проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали было начато в 2020 году по поручению **президента России**. Оно ведется в рамках инвестиционной программы **РЖД**. Строительство Санкт-Петербургского транспортного узла, включая подъездные пути, планируется завершить до 2024 года, всей трассы – в 2027 году.

<https://tass.ru/ekonomika/10343643>

ТАСС; 2020.12.24; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 172 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ

Правительство РФ выделит 172 млрд рублей на ремонт и строительство дорог в российских регионах в ближайшие три года, сообщил **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** в своем официальном Instagram-аккаунте.

«Сегодня прошло и последнее в году заседание правительства. На нем рассмотрели важный вопрос дорожного строительства. Выделим регионам 172 млрд рублей на ремонт и строительство региональных дорог в 76 субъектах федерации!», – написал он.

Как ранее отметил **премьер-министр Михаил Мишустин** во время заседания правительства, выделенные средства позволят регионам создать качественную дорожную инфраструктуру, а также внедрить интеллектуальные транспортные системы, которые позволят автоматизировать процессы управления трафиком в крупных городах.

В 2020 году, по данным **Росавтодора**, на ремонт и строительство региональных автодорог было в общей сложности выделено 254,7 млрд рублей, включая средства резервного фонда правительства в размере 100 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/10349129>

ТАСС; 2020.12.24; ПОЧТИ 255 МЛРД РУБ. НАПРАВИЛИ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В РЕГИОНАХ

Почти 255 млрд руб. были выделены в 2020 году на ремонт и строительство дорог в российских регионах, говорится в сообщении **Росавтодора**.

«На развитие дорожной сети регионов выделены беспрецедентные средства: общий объем господдержки в текущем году составил 254,7 млрд руб., включая средства резервного фонда правительства в размере 100 млрд руб.», – отмечается в сообщении дорожного агентства.

По словам заместителя **министра транспорта РФ** – руководителя **Росавтодора Андрея Костюка**, в 2020 году будет построено и реконструировано порядка 2 тыс. км региональных дорог, а также отремонтировано, в том числе капитально, 16,5 тыс. км. «Мы движемся к тому, чтобы выполнить задачу по реализации дорожного **нацпроекта** с опережением, до 2023 г.», – подчеркнул **Костюк**, слова которого приводятся в пресс-релизе.

В частности, по **нацпроекту** из 3 тыс. 585 объектов 2021 г. уже заключены контракты на 1,9 тыс. объектов – это более 53% от общего запланированного объема, указали в **Росавтодоре**.

<https://tass.ru/ekonomika/10348777>

ТАСС; 2020.12.24; ТАГАНРОГСКИЙ АВИАЗАВОД НЕ МЕНЯЛ ПОДРЯДЧИКА, ОХРАНЯЮЩЕГО АЭРОДРОМ С САМОЛЕТОМ «СУДНОГО ДНЯ»

АО «РТ-Охрана» (входит в холдинг «Сибер» государственной корпорации «Ростех») не обеспечивает охрану на аэродроме Таганрог-Южный, на котором неизвестные в начале декабря украли аппаратуру из «самолета судного дня» Ил-80. Компания занимается охраной других объектов Таганрогского авиационного научно-технического комплекса имени Г. М. Бериева (ТАНТК), сообщили в **пресс-службе «РТ-Охрана»**.

Аэродром продолжает охранять ФГУП «УВО **Минтранса России**», пояснили в четверг ТАСС в **пресс-службе** ФГУП.

«Аэродром совместного базирования Таганрог-Южный ПАО «ТАНТК им. Г. М. Бериева», на котором произошло происшествие, силами ведомственной охраны государственной корпорации «Ростех» (АО «РТ-Охрана») не охраняется. В соответствии с заключенным

договором, АО «РТ-Охрана» осуществляет защиту других объектов ПАО «ТАНТК им. Г. М. Бериева», – сообщили в «РТ-Охрана». Согласно протоколу закупочной комиссии, договор между ТАНТК и «РТ-Охрана» заключен 15 декабря 2020 года.

По данным источника ТАСС, на момент совершения кражи из грузового люка самолета Ил-80 безопасность на аэродроме обеспечивала ведомственная охрана **Министерства транспорта России**.

Как пояснили ТАСС в четверг в **пресс-службе** ФГУП «УВО Минтранса России», Северо-Кавказский филиал предприятия не прерывал договорных отношений с ТАНТК на защиту транспортной инфраструктуры аэродрома Таганрог-Южный от актов незаконного вмешательства в зону транспортной безопасности. Договор действует до 31 марта 2021 года включительно.

<https://tass.ru/obschestvo/10347549>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.12.25; ВЫДЕРЖАТЬ ДИСТАНЦИЮ: ЧЕМ ЗАПОМНИЛСЯ 2020-Й АВТОМОБИЛИСТАМ; В ТЕЧЕНИЕ ГОДА НАБЛЮДАЛСЯ ДЕФИЦИТ АВТОМОБИЛЕЙ, ПОЯВИЛИСЬ НОВЫЕ ШТРАФЫ И ОНЛАЙН-СЕРВИСЫ

Эпидемия коронавируса стала центральным событием уходящего года, повлияла она и на автомобильную отрасль. Граждане столкнулись с закрытыми автосалонами и дефицитом автомобилей, в том числе подержанных. Между тем собственное транспортное средство становится едва ли не самым безопасным способом передвижения. Чем еще запомнился 2020 год – в материале «Известий».

Мир на карантине

Первый месяц 2020 года стал для российского рынка обнадеживающим – после затяжного падения он начал показывать рост. Уже в феврале Ассоциация европейского бизнеса зафиксировала снижение продаж, а в марте рынок снова вырос – российские автолюбители бросились скупать автомобили на фоне ослабления курса рубля.

Многие успели в последний момент – в конце марта автосалоны ушли на карантин из-за распространения COVID-19 и продажи встали. Несмотря на попытки некоторых игроков рынка организовать бесконтактную торговлю автомобилями, в апреле рынок показал беспрецедентное падение – минус 72%.

«Стоять – это очень дорого»

В апреле остановленные автозаводы начали возвращаться к жизни – первым возобновил производство КамАЗ, затем «АвтоВАЗ», ГАЗ. Разумеется, с учетом всех противовирусных мер – масок, термометрии, защитных экранов. Некоторые предприятия иностранных брендов открылись позже или работали не в полную силу, так как испытывали проблемы с комплектующими.

«Стоять – это очень дорого», – признался гендиректор КамАЗа Сергей Когогин. Многие российские заводы являются градообразующими и их остановка негативно сказывается на социально-экономической обстановке в городе.

В этих условиях государство решило оказать отрасли серьезную помощь – было выделено более 45 млрд рублей, в частности, на программы поддержки спроса и ускоренные закупки автомобильной техники для органов власти.

«Безусловно, это было правильным своевременным решением и в необходимом объеме, чтобы не допустить банкротств в первую очередь дилерских центров и производителей. Четверти дилеров мы бы точно недосчитались», – рассказал «Известиям» независимый консультант по автопрому Сергей Бургазлиев.

Пошли в рост

В мае-июне рынок начал восстанавливаться – торговать автомобилями разрешили сначала в регионах, а затем в столице. В июле продажи показали долгожданный рост – на 7% в сравнении с 2019 годом.

Большинство автомобильных премьер было представлено в срок, включая и такие знаковые, как новый Renault Kaptur и Kia Rio. Что касается потерь, то самой значительной стал уход бренда Datsun – компания Nissan в ходе реструктуризации решила сократить рынки, на которых представлена эта марка.

«С января по ноябрь 2020 года в России было реализовано 1,5 млн новых легковых автомобилей и LCV. За это время на рынке появилось 15 новых моделей. С российских конвейеров вышло более 1 млн авто», – рассказал генеральный директор ГК «АвтоСпецЦентр» Денис Петрунин.

Китайские бренды – прежде всего Geely, Haval и Chery – сумели улучшить позиции на российском рынке.

«Это в первую очередь связано с дизайном и качеством новых моделей из Китая, а также достаточно хорошими условиями, которые предлагают дилеры. Я считаю, что это тренд, который продлится достаточно долго», – отметил Сергей Бургазлиев.

Дефицитный товар

Между тем покупательский ажиотаж привел к дефициту сначала новых, а затем и подержанных автомобилей. По мнению Бургазлиева, это произошло из-за того, что многие бренды недооценили уровень угрозы пандемии цепочкам поставок.

Покупателей волнует рост цен на фоне ослабления рубля. По оценке аналитического агентства «Автостат» средневзвешенная цена нового легкового автомобиля с начала года выросла на 7% и составила 1,67 млн рублей. Цены на машины с пробегом растут быстрее новых.

«Весь этот ажиотаж случился из-за того, что люди сняли с вкладов огромное количество наличности. Они понесли эти деньги в первую очередь в недвижимость, другие пошли обновить автомобиль. Безусловно, автомобиль – это не вложение денег, но люди стремились спасти активы», – рассказал «Известиям» главный редактор «За рулем» Максим Кадаков.

Купить не выходя из дома

Пандемия подстегнула интерес к онлайн-сервисам. Однако запустить платформу, с помощью которой можно было пройти весь цикл приобретения нового автомобиля, включая полную оплату банковской картой, страхование, а также оформление кредита, даже у крупных игроков получилось не сразу.

«Хендэ Мотор СНГ», которая экспериментировала с онлайн-продажами еще в прошлом году, запустила полноценную шоу-рум, в которой доступен весь модельный ряд, 1 декабря. С помощью новой платформы уже забронировано более 500 машин.

Свой маркетплейс, позволяющий онлайн искать, покупать и продавать новые и подержанные автомобили, запустил даже Сбербанк.

Автопроизводители, в свою очередь, вторгаются на территорию каршеринга. Онлайн-сервисом подписки на автомобиль Hyundai Mobility уже воспользовались более 2 тыс. человек, а общий пробег автомобилей, задействованных в сервисе, превысил 7 млн км. Расширена и география сервиса – на данный момент он доступен в 20 городах.

В этом году корейский автопроизводитель также предложил подписку на премиальный бренд Genesis и сервис Business Mobility с увеличенными сроками аренды для юридических лиц.

ОСАГО переходит в цифру

Растет популярность электронных полисов ОСАГО, тем более что в июле разрешили их продажу через агентов и брокеров. Этим пользуются многие агрегаторы, предлагающие сравнить страховые премии у нескольких компаний.

«Страхователи оказались вполне готовы к «цифре», что, однако, совершенно не означает, что рынок ждет серьезное изменение структуры каналов продаж. Просто каждый из них должен цифровизироваться, и, кто сделает это быстрее и лучше, тот и победит», – отметил директор по отраслевым решениям IT-компании КРОК в страховании Андрей Крупнов.

Еще одно онлайн-новшество в автостраховании – мобильное приложение «Помощник ОСАГО», которое наконец начало работать на всей территории России. Оно позволяет оформить извещение о ДТП в электронном виде и не составлять этот документ на бумажном бланке. Процедура оформления занимает около 15 минут, обещают в РСА.

Рамка вместо шлагбаума

Дистанционно начинают работать и новые платные магистрали. В ноябре вместе с первым участком новой кольцевой автодороги ЦКАД начала работать система free flow (свободный поток) без пропускных пунктов и шлагбаумов, что позволит избежать заторов на въездах. Проезд оплачивается автоматически, когда автомобиль с транспондером проезжает под рамкой.

На оплату проезда дается пять дней, далее автовладельца уведомляют о нарушении и дают возможность в течение 60 дней оплатить проезд без штрафа. После этого придется оплачивать и штраф, и проезд.

Штраф за неоплату проезда по ЦКАД составит 2500 рублей для легковых автомобилей и 5500 рублей – для грузовых. При этом водитель может оплатить проезд в течение двух месяцев после официального оповещения о нарушении.

Техосмотр с послаблениями

Пандемия стала на пути некоторых нововведений. Например, была перенесена масштабная реформа, которая позволила бы навести порядок в сфере техосмотра. Фотографировать приезжающие на ТО автомобили и подписывать диагностическую карту при помощи электронной подписи начнут не ранее марта 2021 года.

Наоборот, на время карантинных ограничений автовладельцы получили послабление – так как пункты СТО не работали, им разрешали приобретать ОСАГО без оформления диагностической карты. Согласно оперативно внесенным поправкам в законодательство, техосмотр можно было пройти позже – в течение одного месяца после снятия ограничительных мер и не позднее 31 октября.

Правила регистрации

«В законодательстве серьезных изменений не произошло, всё было заложено в прошлые годы. Например, продолжение реформы ОСАГО. Серьезных новаций нет, хотя проектов было много, но мало что дошло до выполнения», – рассказал «Известиям» автоэксперт Игорь Моржаретто. Из заметных новшеств он отметил новые правила регистрации автомобилей – у дилеров появилась возможность при продаже машины выдавать государственные номера на нее.

При этом коды регионов снова привязали к месту прописки владельца независимо от места регистрации автомобиля. С 1 ноября на все выпускаемые в России автомобили начали выдавать электронные паспорта транспортного средства (ЭПТС) взамен бумажных.

«Электронное оформление ПТС позволяет исключить возможность рукописных либо печатных ошибок при внесении записей в документ или его потерю, а также делает прозрачной историю владения автомобилем», – рассказал «Известиям» генеральный директор сети автосалонов Fresh Auto, вице-президент РОАД Денис Мигаль.

Больше штрафов

Осенью автомобилистам запретили выезжать на выделенные полосы для общественного транспорта. По словам руководителя проекта «Пробок.нет» Александра Шумского это было сделано, чтобы избежать постоянной путаницы, из-за чего водители получали штрафы.

В целом же шансов быть оштрафованными у автомобилистов в 2020 году прибавилось. Это новые штрафы с камер за непристегнутый ремень, телефон в руке, проезд по парковке и обочине на МКАД.

Пользователей каршеринга стали наказывать за то, что они бросают машины где попало. ГИБДД, в свою очередь, взялась за автомобили с иностранными номерами, прежде всего с армянскими, которые российские граждане приобретали, пользуясь лазейкой в законодательстве.

<https://iz.ru/1103883/evgenii-bagdasarov/vyderzhat-distantciiu-chem-zapomnilsia-2020-i-avtomobilistam>

ТАСС; 2020.12.24; ИНВЕСТПРОГРАММА РЖД НА 2021-2023 ГОДЫ СОСТАВИТ БОЛЕЕ 2 ТРЛН РУБЛЕЙ

Общий объем инвестиционной программы **РЖД** на 2021-2023 годы составит более двух триллионов рублей, сообщил **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** на заседании правительства в четверг.

«Общий объем инвестиционной программы **РЖД** на три года превышает 2 трлн рублей, в том числе более 730 млрд рублей планируется вложить в развитие железных дорог уже в следующем году», – сказал глава кабинета министров.

На заседании он предложил обсудить проект финансового плана и инвестиционную программу **РЖД** до 2024 года. «Среди первоочередных крупных проектов компании – развитие железнодорожного сообщения на Дальнем Востоке (так называемый проект Восточного полигона – БАМа и Транссиба), создание удобных транспортных коридоров к портам на Азовском и Черном морях, а также формирование современной высокоскоростной сети железных дорог в рамках развития Центрального транспортного узла», – перечислил **Мишустин**. По его словам, в программу войдут и другие инновационные проекты.

Премьер-министр указал, что «особое внимание необходимо уделить развитию пригородного сообщения». «У людей должна быть возможность добираться на общественном транспорте до любой точки быстро, комфортно и по доступным ценам», – уверен председатель правительства.

На его взгляд, «еще одно важное направление работы – обновление инфраструктуры железных дорог и подвижного состава». «Это не только приобретение новых электропоездов и локомотивов, но и создание цифровых сортировочных комплексов, установка устройств автоматики и телемеханики, внедрение ресурсосберегающих технологий», – уточнил глава кабинета министров.

«**Российские железные дороги**» – одна из ведущих, системообразующих компаний, которая обеспечивает рабочие места не только на транспорте, но и во многих смежных отраслях. Успешная реализация инвестиционной программы компании – необходимое условие для развития регионов и, конечно, выполнения задач, предусмотренных Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», – подчеркнул **Мишустин**.

<https://tass.ru/ekonomika/10343033>

<https://rg.ru/2020/12/24/mishustin-prosit-rzhd-razvivat-prigorodnoe-soobshchenie.html>

ТАСС; 2020.12.24; ПРАВКОМИССИЯ ОДОБРИЛА ОБНОВЛЕННУЮ СХЕМУ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА

Правительственная комиссия на заседании 21 декабря одобрила оптимизированный вариант схемы энергоснабжения Восточного полигона **РЖД**, который был предложен

Министерством энергетики РФ. Об этом журналистам сообщил замглавы Минэнерго Павел Сниккарс.

«Да, одобрила», – сообщил Сниккарс, отвечая на соответствующий вопрос.

Ранее в **пресс-службе** Минэнерго сообщили, что обновленный план предполагает отказ от строительства новых тепловых электростанций в Советской Гавани (260 МВт) и на юге Приморского края (280 МВт) в пользу модернизации Приморской ГРЭС и расширения Партизанской ГРЭС с увеличением установленной мощности на 280 МВт. Реализация плана позволит достичь итоговой экономии на уровне 38 млрд руб.

Ранее издание «Коммерсантъ» сообщило, что правительство одобрило четыре проекта энергоснабжения Восточного полигона общей мощностью 1,4 ГВт. В частности, согласовано строительство ТЭС «Пеледуй» на 456 МВт (Бодайбинский район Иркутской области), расширение угольной Нерюнгринской ГРЭС «Русгидро» на два энергоблока по 215 МВт каждый, новых угольных ТЭС в Советской Гавани (район порта Ванино) на 260 МВт и в Находке на юге Приморского края мощностью до 280 МВт. Совокупные инвестиции в строительство новой генерации могут составить 200-250 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/10349679>

ТАСС; 2020.12.24; МИНПРОМТОРГ РФ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ РЕШЕНИЯ ФАС О ЗАВЫШЕНИИ ЦЕН НА Ж/Д КОЛЕСА ЗАВОДОМ ОМК

Минпромторг России считает решение Федеральной антимонопольной службы России (ФАС) о завышении цен на цельнокатаные железнодорожные колеса Выксунским металлургическим заводом (ВМЗ, входит в ОМК) необоснованным. Об этом говорится в письме замглавы министерства Виктора Евтухова (текст документа имеется в распоряжении ТАСС), направленного 27 ноября в ответ на адвокатский запрос представителя ВМЗ.

Ранее ФАС признала ВМЗ виновным в завышении в 2019 году цен на цельнокатаные железнодорожные колеса. В ведомстве считают, что в условиях дефицита, неопределенности и негативных ожиданий потребителей компания совершила ряд действий, которые привели к существенному увеличению цен на эту продукцию.

«По мнению Минпромторга России, в условиях рыночной экономики такой подход к ценообразованию создает неопределенность и системные риски для частных компаний», – комментирует Евтухов доводы ФАС.

Он также отмечает, что примененный в решении ФАС России подход к оценке ценообразования ВМЗ и «сдерживание цен» без учета реального спроса на товар, условий функционирования на рынке иных производителей товара, в том числе импортеров, противоречит принципам рыночной экономики и задачам по снижению зависимости от импорта. Евтухов напоминает, что ВМЗ реинвестирует полученную в период высокого спроса прибыль в строительство электрометаллургического комплекса, стоимость проекта оценивается в 147 млрд рублей. По его словам, реализация инвестиционной программы ВМЗ была бы невозможна без «обоснованного увеличения цен» до уровня сложившихся на рынке в 2019 году.

Управляющий партнер адвокатского бюро «Бартолиус» Юлий Тай в разговоре с ТАСС пояснил, что Минпромторг не полномочен давать трактовки норм закона о конкуренции, эксклюзивным правом на это обладает именно ФАС.

«Такая практика точно не является массовой. Вовлечение какого-либо государственного органа в хозяйственный спор на своей стороне не поощряется государством, и при идеальном положении вещей такого, конечно, происходить не должно. В идеале все государственные органы должны придерживаться некоей сдержанности, и в случае очевидного вмешательства в чужой круг вопросов они должны воздерживаться от оценок,

не давать подобных комментариев и трактовок. Но если такие письма появляются, суд должен дать им соответствующую оценку, а именно проигнорировать», – заключил он.

ТАСС направил запрос в Минпромторг.

Ситуация на рынке колес

Российский рынок производства железнодорожных колес представлен ОМК и «Евразом». Кроме того, колеса поставляются в РФ украинской компанией «Интерпайп», а также из Казахстана и Китая. В июне Евразийская экономическая комиссия возобновила действие антидемпинговой пошлины в размере 34,22% в отношении железнодорожных колес из Украины до 21 января 2021 г. Как в октябре сообщал ТАСС источник на вагоноремонтном рынке, **Минтранс РФ** при этом выступил с инициативой о полном запрете импорта на территорию России железнодорожных колес, произведенных на Украине.

В Союзе операторов железнодорожного транспорта по этому поводу отметили, что данная ситуация может оказать негативное влияние на отрасль и поставить под вопрос достижимость планов по загрузке Восточного полигона.

ПРАЙМ; 2020.12.24; РЖД СООБЩИЛИ О ПЛАНАХ ЗАПУСКА «ЛАСТОЧЕК» САРАТОВ-ВОЛГОГРАД

РЖД готовы запустить электропоезда «Ласточка» между Саратовом и Волгоградом, но их запуск будет возможен после подписания соответствующих соглашений с правительствами Саратовской и Волгоградской областей, сообщил начальник Приволжской железной дороги (филиал РЖД) Сергей Альмеев.

«Разговор был о таком подвижном составе, как «Ласточка»... Мы в общем-то готовы, как только проведем переговоры с правительствами Саратовской и Волгоградской областей, как только будем готовы подписать соглашение, к нам могут прийти «Ласточки», – сказал Альмеев в четверг на пресс-конференции, которая проходила на платформе Zoom.

По его словам, в Волгоград приезжали представители Siemens, обследовали волгоградское моторовagonное депо, которое соответствует требованиям для приема «Ласточек».

Он отметил, что в настоящее время время в пути на электропоездах ЭПЗД между Саратовом и Волгоградом удалось сократить с 6 часов 1 минуты до 4 часов 30 минут.

«У «Ласточек»... время в пути, как мы предполагаем, (составит) 3 часа 30 минут между Саратовом и Волгоградом. 3 часа 30 минут – это хорошая маршрутная скорость, поверьте мне, хорошее время из центра в центр попасть, но мы даже не планируем из центра Саратова в центр Волгограда, мы хотим с дальних уголков Саратова в дальний уголок Волгограда (пустить маршрут)», – заявил Альмеев.

Он добавил, что «Ласточки» могут отправиться из Саратова не только в Волгоград, но и по другим направлениям.

«Причем «Ласточки» значительно сократят время в пути как между Саратовом и Волгоградом, (так и) Саратовом и Ртищево, Саратовом и Пензой. Это намного выгоднее, там и скорости движения другие», – уточнил начальник филиала РЖД.

Приволжская железная дорога охватывает территории Саратовской, Волгоградской и Астраханской областей, а также несколько станций, находящихся в Ростовской, Самарской областях и Казахстане. Протяженность дороги составляет 4,3 тысячи километров.

РИА НОВОСТИ; 2020.12.24; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ОЦЕНИЛИ РИСК ЗАРАЗИТЬСЯ КОРОНАВИРУСОМ В ПОЕЗДАХ

Риск заражения коронавирусом во время поездки в поездах составляет менее 1%, сообщается в материалах Международного союза железных дорог (МСЖД, UIC).

МСЖД – международная организация, объединяющая национальные железнодорожные компании для совместного решения задач в области развития железнодорожного

транспорта. В частности, в организацию входят и РЖД. Союз опубликовал на сайте материалы, касающиеся коронавируса и поездов.

«Основываясь на научных данных ... при соблюдении рекомендованных правил, таких как ношение маски, риск передачи COVID-19 в поездах составляет менее 1%», – говорится в материалах УИС.

Корпоративная газета РЖД «Гудок» пишет, что исследование сделано целевой группой организации по требованию членов союза. Представитель целевой группы союза по борьбе и профилактике COVID-19 Ванесса Перез сообщила изданию, что исследование проводилось для изучения научных данных в отношении рисков заражения людей коронавирусом при поездках на железнодорожном транспорте. По ее словам, результаты исследования показывали, что риск заражения COVID-19 во время поездок в поезде составляет менее 1% благодаря действующим противоэпидемиологическим мерам, предпринимаемым на транспорте.

«Мы надеемся, что научные данные, свидетельствующие о том, что путешествие на поезде является COVID-безопасным, смотивируют людей к выбору железной дороги, тем самым увеличивая пассажиропоток. Нам необходимо восстановить доверие общественности к поездам и обеспечить, чтобы клиенты знали, что риск передачи инфекции в поездах очень мал», – пояснила она газете.

Холдинг РЖД, в частности, сообщил о целом наборе противоэпидемических мер в поездах дальнего следования для обеспечения безопасности пассажиров. Все составы поездов проходят обязательную санитарную обработку с применением обеззараживающих моющих средств, активных в отношении вирусов. Увеличена периодичность уборки вагонов с применением дезинфицирующих средств и в пути следования. Во всех поездах есть бесконтактные термометры для измерения температуры пассажиров в пути следования. Холдинг также настоятельно рекомендует пассажирам использовать маски и перчатки в течение всей поездки.

Последние данные о ситуации с COVID-19 в России и мире представлены на портале стопкоронавирус.рф.

<https://ria.ru/20201224/koronavirus-1590681693.html>

ЛЕНТА.РУ; 2020.12.24; НЕНУЖНОСТЬ SUPERJET 100 ЗА РУБЕЖОМ ОБЪЯСНИЛИ

Глава Минпромторга Денис Мантуров объяснил ненужность Superjet 100 (SSJ) за рубежом и рассказал, почему иностранные компании отказывались от самолета. По его словам, с начала производства Россия погналась за количеством поставок, но не создала сервисные центры за границей, передает РБК. Министр указал, что в ближайшие годы самолеты будут направлять преимущественно на внутренний рынок.

«У нас, к сожалению, не был сформирован опыт по сервисному обслуживанию. Мы погнались за количеством. В первые годы производства Sukhoi Superjet вышли на масштаб [почти в] 40 самолетов [в год]», – сказал Мантуров. Он добавил, что не было обеспечено производство ни длинноцикловых запчастей, ни логистических складов. «А также не сформировали цепочки сервисных центров на зарубежных рынках, куда мы начали поставлять свою технику», – добавил он.

Продажу самолетов мог затормозить и коронавирус, говорил глава авиакластера «Ростеха» Анатолий Сердюков. По его словам, из-за пандемии на более поздний срок отложены поставки 40 лайнеров норвежскому перевозчику Norwegian Air Shuttle. Какие еще перевозчики интересуются лайнером, Сердюков не уточнял.

В последние годы российский самолет Sukhoi SuperJet 100 оказался не нужен сразу нескольким иностранным авиакомпаниям. Их не устроила его неэффективность, а также проблемы в обслуживании. Пока единственным иностранным эксплуатантом остается

мексиканская InterJet. В России основным эксплуатантом Superjet является «Аэрофлот». Кроме того, в ближайшие годы 60 самолетов должна купить авиакомпания Red Wings. В декабре 2020-го стало известно, что правительство в следующем году уменьшит субсидирование авиакомпаний, у которых в парке нет российских SSJ. А размер дотаций для предприятий с этими самолетами будет увеличен. Еще в этом году выяснилось, что SuperJet «Региональные самолеты» успеет передать покупателям не более 16 лайнеров и таким образом провалит план по поставкам, предусматривающий 22 борта.

<https://lenta.ru/news/2020/12/24/obiayzn/>

[Вернуться в оглавление](#)