



Ежедневный мониторинг СМИ

28 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2020.12.25; ЧЕЛОВЕК ГОДА	3
РИА НОВОСТИ; 2020.12.25; РОССИЙСКИЕ МИНИСТРЫ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ В АКЦИИ «ЕЛКА ЖЕЛАНИЙ»	4
M24; 2020.12.25; ВЛАСТИ РАССКАЗАЛИ, КАК УВЕЛИЧИТСЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ВПП-1	5
РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.25; ДОЛЮ «АЭРОФЛОТА» В «АВРОРЕ» ПОДЕЛЯТ МЕЖДУ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫМИ РЕГИОНАМИ	6
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.25; ПОРТАМ ЗАЩИТИЛИ КАПИТАЛЫ; МИНЭКОНОМИКИ НАЧАЛО ЗАКЛЮЧАТЬ СОГЛАШЕНИЯ С УЧАСТНИКАМИ РЫНКА	7
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.12.28; «ЕДИНСТВЕННЫЙ ШАНС ДЛЯ СПАСЕНИЯ РЫНКА – ВКЛЮЧИТЬ ГЧП В НАЦПРОЕКТЫ»; ГЛАВА НАЦИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА ГЧП ПАВЕЛ СЕЛЕЗНЕВ О РЫНКЕ КОНЦЕССИЙ В 2020 ГОДУ	8
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.28; «РЫНОК, ТАК ИЛИ ИНАЧЕ, ОПРЕДЕЛЯЕТ ГОСУДАРСТВО»; ОСНОВАТЕЛЬ VOLGAVBUS АЛЕКСЕЙ БАКУЛИН ОБ АВТОБУСАХ И ВЫЖИВАНИИ	10
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА ВИКУЛОВА; 2020.12.28; «ВАЛДАИ» ВЗЯЛИ КУРС НА ДУНАЙ; СУДА НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТАВЛЯТЬ В ЕВРОПУ	16
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.28; НЕ УВЕРЕН – НЕ ВЫПУСКАЙ; ГИБДД УСИЛИВАЕТ КОНТРОЛЬ ЗА КАЧЕСТВОМ ПОДГОТОВКИ В АВТОШКОЛАХ	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; РУСЛАН МЕЛЬНИКОВ; 2020.12.27; ЗЕРНЫШКО В БЮДЖЕТ	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ОЛЬГА ЖУРМАН; 2020.12.27; ПО КНЯЗЮ И ШАПКА	19
МОСКВА 24 (M24.RU), 25.12.2020 07:00; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, КАК БОРОТЬСЯ С ГРУЗОВИКАМИ, КОТОРЫЕ ПАРКУЮТСЯ ВО ДВОРЕ	20
ТАСС; 2020.12.25; ТРУТНЕВ ПОРУЧИЛ ПРОВЕРИТЬ ХОД РЕКОНСТРУКЦИИ МОРСКОГО ПОРТА ПЕВЕК ИЗ-ЗА СРЫВА СРОКОВ	21
ДЕЛОВОЙ ПЕТЕРБУРГ; ДАРЬЯ КИЛЬЦОВА; 2020.12.25; СТОРОНОЙ ПРОШЛА 21 ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2020.12.25; РЕМОНТ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ В АЭРОПОРТУ КЕМЕРОВА ПОДЕШЕВЕЛ НА ПОЛМИЛЛИАРДА	23
ТАСС; 2020.12.25; СТОИМОСТЬ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП НОВОСИБИРСКОГО АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО СОСТАВИТ 24 МЛРД РУБЛЕЙ	24
ТАСС; 2020.12.25; БОЛЕЕ 16,5 ТЫС. КМ ДОРОГ ПОСТРОЕНО И ОТРЕМОНТИРОВАНО ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ В 2020 Г	24
ТАСС; 2020.12.25; БОЛЕЕ 650 АВТОБУСОВ, ТРОЛЛЕЙБУСОВ И ТРАМВАЕВ ПОСТАВЛЕНО В РЕГИОНЫ В 2020 Г. ПО НАЦПРОЕКТУ	25
ТАСС; 2020.12.25; БОЛЕЕ 1 ТЫС. КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ С НАЧАЛА 2020 ГОДА	25
ТАСС; 2020.12.25; В АДЫГЕЕ ПРИСТУПИЛИ К РЕМОНТУ ДОРОГ, ЗАПЛАНИРОВАННОМУ ПО НАЦПРОЕКТУ НА 2021 ГОД	26

ПРАЙМ; 2020.12.25; ВЭБ ПЕРЕДАСТ ГТЛК АКТИВЫ В АВИАЦИОННОЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛЯХ – ЦЕХОМСКИЙ.....	26
ПРАЙМ; 2020.12.25; ПУНКТ ПРОПУСКА В ПОРТУ МУРМАНСК ОТКРОЕТСЯ 2 ЯНВАРЯ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ.....	27
РИА НОВОСТИ; 2020.12.26; РАБОЧАЯ ГРУППА ОБСУДИЛА КЛИМАТ ЯКУТИИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ	27
ВЕСТИ; 2020.12.27 23:11; РЖД НА ОСОБОМ ДОВЕРИИ.....	28
ПРАЙМ; 2020.12.25; ЭСТОНИЯ НАДЕЕТСЯ НА ЗАПУСК ЭЛЕКТРОПОЕЗДА ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ТАЛЛИНН	30
ПРАЙМ; 2020.12.25; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ РЖД 29 ДЕКАБРЯ ВЫБЕРЕТ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ, ОБСУДИТ ИНВЕСТПРОГРАММУ 2020-21 ГГ.....	31
РИА НОВОСТИ; 2020.12.25; ПОДМОСКОВЬЕ И «РЖД» БУДУТ ВМЕСТЕ РАЗВИВАТЬ ТРАНСПОРТ	31
ТАСС; 2020.12.26; В ОАК РАССКАЗАЛИ, КАКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ УКРАЛИ С «САМОЛЕТА СУДНОГО ДНЯ»	32
РИА ФАН; 2020.12.26; РОССИЯН ПРЕДУПРЕДИЛИ О ПОДОРОЖАНИИ АВИАБИЛЕТОВ В 2021 ГОДУ	32
ПРАЙМ; 2020.12.26; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, ГДЕ В АЭРОПОРТУ ЛЕГЧЕ ВСЕГО ЗАРАЗИТЬСЯ COVID.....	33
ПРАЙМ; 2020.12.25; ДЕПУТАТ ПРИЗВАЛ ОТМЕНИТЬ ПЛАТУ ЗА ВЫБОР МЕСТ В САМОЛЕТЕ ДЛЯ СОПРОВОЖДАЮЩИХ ДЕТЕЙ-ИНВАЛИДОВ.....	34
ТАСС; 2020.12.25; МЕЖДУ МОСКВОЙ И БРЮССЕЛЕМ ВОЗОБНОВИЛИ ПРЯМОЕ ЧАРТЕРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ	34

ПУБЛИКАЦИИ

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2020.12.25; ЧЕЛОВЕК ГОДА

Журнал РЖД-Партнер подвел итоги 2020-го, и человеком года, оказавшим, по мнению редакции, наиболее значимое позитивное влияние на транспортную отрасль, признан **первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов**.

Транспорт в ожидании перемен

Первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов весной 2020 года был избран председателем совета директоров ОАО «РЖД». Фактически с этого момента он замкнул на себе многие функции по управлению железнодорожной отраслью. И его по праву можно назвать человеком года, если разговор заходит о российской транспортной системе.

Между железнодорожной монополией и ее якорными клиентами в РФ традиционно существовала система сдержек и противовесов. Рычаги влияния в этом плане имеются у Минфина, Минпромторга, Минэкономразвития, **Минтранса** и ФАС. Однако постепенно площадки, существовавшие при них, перестали служить источником свежих регуляторных идей применительно к железнодорожной отрасли. Возможно, потому, что тарифы для ОАО «РЖД» стали утверждать на уровне правительства. Разумеется, при этом учитывались мнения причастных госструктур (включая ФАС). Но им стало комфортнее действовать в рамках указаний, спускаемых сверху. С точки зрения оперативности принятия решений сложилась выигрышная диспозиция для рынка, хотя с точки зрения стратегической у нее есть и некоторая уязвимость: важно, чтобы все звенья в цепочке выполняли отведенные им функции. На это все-таки следует обратить внимание в ближайшее время.

В такой системе координат А. Белоусов приобрел особый статус – не только арбитра, но и своего рода генератора заданий в сфере ключевых аспектов функционирования транспортной отрасли. В кулуарах участники рынка транспортных услуг все чаще даже стали называть А. Белоусова «нашим экономическим Суворовым» – решительный, волевой и целеустремленный радетель за благо интересов Отечества на транспортной ниве.

В частности, в конце октября А. Белоусов отправил на доработку тарифные инициативы ОАО «РЖД»: они давали монополии 1,52 млрд руб. доходов, однако при этом операторы могли лишиться более 20% прибыли. Увеличивалась нагрузка и на грузоотправителей. В результате пока удалось сохранить действующую модель долгосрочного тарифного регулирования по формуле «инфляция минус 0,1%». При этом А. Белоусов настоял на соблюдении принципа опережающего темпа строительства железных дорог.

И в ОАО «РЖД» обещали обновить план инвестиций до 2023 года, усилив акцент на модернизации БАМа и Транссиба.

При этом первый вице-премьер РФ понимает, что должна быть выстроена система мер, обеспечивающая стабильность функционирования железнодорожной сети. Здесь вполне уместно вспомнить о том, что в отрасль могут прийти и частные инвестиции, если в правительстве пойдут на определенные структурные преобразования, в которых драйвером развития отечественной экономики может выступить конкуренция.

Ранее подобные вопросы обсуждались в рамках целевой модели рынка железнодорожных перевозок. Однако ЦМР была положена под сукно. А вместе с этим перестали обсуждать и тематику преобразований, которые целесообразно провести в ОАО «РЖД» для обеспечения притока частных инвестиций.

В частности, на совещании у него 10 декабря обсуждалась идея привлечения частной тяги на сеть. Ведь на закупку локомотивов ежегодно расходуется до 150 млрд руб. Вот и

ресурс, за счет которого можно компенсировать дефицит инвестиций в инфраструктуру. Важно, что позиция операторов была услышана на уровне первого вице-преьера, хотя в ближайшей перспективе в РЖД не планируют отказываться от пополнения парка тяги. Тем не менее следует иметь в виду: для операторов рынок тяги позволяет сгладить колебания спроса и предложения в сегменте предоставления вагонов. Как известно, в нем периодически происходят приливы и отливы. Сейчас операторский рынок проходит период низких ставок. Тем не менее крупные компании продолжают обновлять подвижной состав, что, в свою очередь, поддерживает рынок вагоностроения.

Возникает в целом такая картина: ОАО «РЖД» сейчас функционирует в зоне тарифов, прирост которых в 2020 году превысил уровень во многих сегментах российской экономики, и при этом монополии не хватает денег. Операторский рынок сидит на низких ставках и, тем не менее, приспособился к рыночной волатильности: сработал риск-менеджмент. У перевозчика гораздо больше ресурсов, но они распыляются. На фоне принятых мер борьбы с последствиями коронавируса монополия вправе, конечно, рассчитывать на господдержку. Но при этом встает вопрос об ответственности за неисполнение обязательств по финансированию объектов капстроительства – прежде всего в рамках **нацпроектов**.

А. Белоусов в данном случае совершенно справедливо поставил вопрос о том, что расшивка узких мест РЖД должна идти параллельно с развитием автодорожной сети. Соответственно это должно найти отражение в концепции опорной сети автодорог с учетом особенностей регионов. В таком случае для ОАО «РЖД» не выглядит рациональным распылять средства на привлечение любой ценой мелких грузопотоков, с которыми вполне способен справиться автотранспорт.

Следует отметить, что под руководством А. Белоусова был устранен целый ряд стратегических нестыковок, касающихся развития транспортной системы РФ. В частности, были приняты взвешенные решения по дивидендам ОАО «РЖД». Все это вселяет надежду на то, что финансирование дефицита инвестпрограммы РЖД может выйти из разряда нерешаемой проблемы. Правда, для этого все-таки, по-видимому, назрела необходимость преобразования железнодорожной монополии.

Материал опубликован в № 24 (436).

<https://www.rzd-partner.ru/other/news/chelovek-goda/>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.25; РОССИЙСКИЕ МИНИСТРЫ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ В АКЦИИ «ЕЛКА ЖЕЛАНИЙ»

Российские министры обещали исполнить заветные желания детей, которые они написали и развесили на новогодней елке: среди просьб – горные лыжи, полет на авиатренажере, мастер-класс в гончарной мастерской и посмотреть на город с высоты птичьего полета.

Глава Минэкономразвития Максим Решетников пообещал исполнить мечту мальчика по имени Лев, который хотел бы увидеть Казань с высоты птичьего полета. «Все сделаем! Увидит!», – заверил Решетников.

Министр энергетики Николай Шульгинов снял с елки послание от 9-летнего Марка из Ставропольского края. Мальчик мечтает посетить гончарный мастер-класс. «Марк, я обязательно помогу тебе исполнить твою мечту. В ближайшее время свяжемся с тобой», – сказал Шульгинов.

Министр транспорта Виталий Савельев взял с елки шар с желанием шестилетнего Савелия из Московской области. «Мечтает полетать на авиатренажере. Значит, летаем», – сказал министр.

Министр спорта Олег Матыцин пообещал исполнить пожелание Никиты из Мурманской области, который мечтает о горных лыжах и горнолыжных ботинках. «Обязательно исполним его мечту», – пообещал министр.

В 2020 году благотворительный проект «Мечтай со мной» в третий раз запустил предновогоднюю акцию «Елка желаний», которая призвана помочь людям, находящимся в трудной ситуации. Заявки на участие организаторы принимали с 16 ноября по 15 декабря. С 1 декабря 2020 года и по 28 февраля 2021 года партнеры, участники конкурса «Лидеры России» и другие неравнодушные люди исполнят новогодние желания. В проекте традиционно участвует и президент России Владимир Путин. Присоединиться к акции можно на сайте елкажеланий.рф.

<https://ria.ru/20201225/ministry-1590941518.html>

<https://www.vesti.ru/article/2503846>

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-25/399148->

[vserossiyskaya_aktsiya_elka_zhelaniy_prodolzhaet_ispolnyat_mechty](https://www.1tv.ru/news/2020-12-25/399148-vserossiyskaya_aktsiya_elka_zhelaniy_prodolzhaet_ispolnyat_mechty)

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-25/399148->

[vserossiyskaya_aktsiya_elka_zhelaniy_prodolzhaet_ispolnyat_mechty_detey](https://www.1tv.ru/news/2020-12-25/399148-vserossiyskaya_aktsiya_elka_zhelaniy_prodolzhaet_ispolnyat_mechty_detey)

М24; 2020.12.25; ВЛАСТИ РАССКАЗАЛИ, КАК УВЕЛИЧИТСЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ВПП-1

В Шереметьево торжественно открыли первую взлетно-посадочную полосу (ВПП-1) после реконструкции. Работа была проделана в рекордно короткие сроки, и эффект от нее пассажиры должны почувствовать уже сейчас. Расскажем, как изменилась полоса и какому рейсу доверили стать первым, кто с нее взлетел.

На все – меньше года

Сцену для торжественной церемонии соорудили прямо неподалеку от первой взлетно-посадочной полосы, поэтому все торжественные речи сопровождалось гулом самолетных двигателей. Но именно с этой точки открывается лучший вид на обновленную взлетно-посадочную полосу, которая улучшит качество обслуживания пассажиров Шереметьево.

Строителям удалась непростая задача. За работу взялись более тысячи человек, задействовали 35 единиц техники и 215 самосвалов. Реконструкция полосы заняла всего 10 месяцев – с января по октябрь 2020 года. В тех непростых условиях, в которых оказался мир, это безусловная победа.

Полосу уже называют уникальным проектом для международной авиационной отрасли с точки зрения технологической сложности и коротких сроков реализации.

Хотел бы добавить, что это не просто 10 месяцев, это 10 месяцев работы во время пандемии, а ковид явно сдерживал этот процесс. Ни на минуту не останавливалась работа, и сделано было очень многое.

Виталий Савельев

министр транспорта РФ

«Важно, что все средства, вложенные в реконструкцию полосы, – частные инвестиции, ни одной копейки из федерального бюджета», – отметил в поздравительном слове первый замминистра экономического развития РФ Михаил Бабич.

Перед взлетом первого рейса под искрометные комментарии Дмитрия Губерниева по покрытию ВПП-1 прошел парад аэродромной техники, которая обслуживает летное поле, сами самолеты, а также занимается аварийно-спасательным обеспечением полетов. Всего 38 образцов. К слову, часть этой же техники на обратном пути принялась чистить полосу перед отправлением первого воздушного судна.

А затем на взлет приготовился первый рейс. И его маршрут отсылает нас к истории взлетно-посадочной полосы. Она насчитывает больше 50 лет. В 1957 году ее ввели в строй, в 59-м произошла первая посадка гражданского рейса из Ленинграда. Последнюю же реконструкцию полосы провели в 97-м.

А дебютантом обновленной ВПП-1, что символично, стал рейс «Аэрофлота» из Москвы в Санкт-Петербург. Но если тогда, в 59-м, лайнер совершил посадку в столичной воздушной гавани, в этот раз самолет, к слову, оформленный в ретро-стиле, пошел на взлет.

Пассажирам в радость

В пресс-службе аэропорта Шереметьево рассказали, что после ввода в эксплуатацию ВПП-1 с двумя новыми рулежными дорожками скоростного схода пропускная способность при эксплуатации комплекса из трех взлетно-посадочных полос вырастет с 90 до 110 взлетно-посадочных операций в час. А в перспективе – и вовсе до 135.

А значит, москвичи и гости столицы смогут улетать и прилетать в Шереметьево гораздо чаще. Теперь в аэропорту есть все условия для увеличения пассажиропотока до 110 миллионов человек в год.

Благодаря открытию ВПП-1 самолеты смогут экономить керосин, а пассажиров и их багаж будут быстрее доставлять до терминалов, заявил на торжественной церемонии генеральный директор ПАО «Аэрофлот» **Михаил Полубояринов**. По его словам, также сократится время стыковок трансферных рейсов.

Взлетно-посадочная полоса, которая создана за 10 месяцев, несмотря на пандемию, определенный экономический кризис, конечно, – это важнейший вклад в развитие всего московского авиационного узла. Такие проекты крайне важны, они повышают экономическую мобильность населения, инвестиционную привлекательность нашей столицы и страны в целом.

Михаил Бабич

первый замминистра экономического развития РФ

Обновленная полоса длиной 3,5 километра сможет принимать все типы и модификации воздушных судов российского и иностранного производства, в том числе перспективные типы самолетов. Само собой, установлена передовая вспомогательная техника, в частности система раннего оповещения об образовании гололеда, включающая пять измерительных станций, и светосигнальное оборудование. Чтобы сократить время руления по прилете, ВПП-1 оснастили дополнительными рулежными дорожками скоростного хода. Обновленное покрытие полосы прослужит Шереметьево не менее 20 лет.

<https://www.m24.ru/articles/transport/25122020/157539>

РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.25; ДОЛЮ «АЭРОФЛОТА» В «АВРОРЕ» ПОДЕЛЯТ МЕЖДУ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫМИ РЕГИОНАМИ

В рамках создания единой дальневосточной авиакомпании контрольный пакет «Авроры» пропорционально разделят между дальневосточными субъектами. Взамен они внесут в ее уставный капитал блокпакеты региональных компаний

Вице-премьер и полпред президента на Дальнем Востоке Юрий Трутнев рассказал в интервью РБК, что при создании единой дальневосточной авиакомпании на базе «Авроры» ее контрольный пакет, который правительство Сахалина выкупает у «Аэрофлота» за символический 1 руб. поделят пропорционально между дальневосточными субъектами. У Сахалина останется лишь 49% «Авроры», которыми он владел до сделки с «Аэрофлотом».

При этом дальневосточные регионы передадут в эту компанию блокирующие пакеты своих перевозчиков, а у федерального правительства будет «золотая акция» объединенной компании, добавил он.

Представитель Минвостокразвития уточнил, что речь идет обо всех субъектах Дальневосточного федерального округа и всех авиакомпаниях, принадлежащих этим субъектам. Крупнейшими из них являются «Аврора», «Якутия», «Полярные авиалинии», «Камчатское авиапредприятие», «ЧукотАвиа» и «Хабаровские авиалинии».

Такой механизм перекрестного владения авиакомпаниями Трутнев назвал «разумным балансом», который не предполагает управления всеми процессами перевозчика только каким-то одним регионом. Главы всех регионов на Дальнем Востоке и представители

федерального правительства также войдут в наблюдательный совет единой дальневосточной авиакомпания. Ее ожидаемый пассажиропоток составит около 2 млн человек в год.

По словам вице-преьера, пока что на этой компании не удастся зарабатывать, у нее «совершенно другая миссия» – беспшовная перевозка пассажиров, увеличение количества рейсов, смена устаревшего парка самолетов, организация общей системы обучения и подготовки пилотов и т.д. «Много таких вещей, которые вместе можно делать эффективнее», – пояснил он. Трутнев не назвал размер инвестиций в объединенную компанию, отметив, что они будут «достаточно значительными».

Совет директоров «Аэрофлота» 17 декабря одобрил продажу 51% «Авроры». С 2016 по 2019 год «Аэрофлот» инвестировал в эту компанию 838,5 млн руб., следует из его отчетов о реализации долгосрочной программы развития и достижения ключевых показателей эффективности. В 2020 году плановый объем финансирования «Авроры» должен был составить 1,74 млрд руб. В январе – октябре 2020 года компания перевезла 677 тыс. пассажиров, что на 52,4% меньше аналогичного периода прошлого года.

Единая дальневосточная авиакомпания будет создана до 1 февраля 2021 года, говорил в эфире телеканала «Россия 24» глава Минвостокразвития Алексей Чекунов. Имя компании выберут с помощью голосования, которое проходит до 31 декабря. В настоящий момент лидируют названия «Аврора», «Дальавиа», «Дальний Восток», «Тайга».

<https://www.rbc.ru/business/25/12/2020/5fe4bd309a794787d0ae3f96>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.25; ПОРТАМ ЗАЩИТИЛИ КАПИТАЛЫ; МИНЭКОНОМИКИ НАЧАЛО ЗАКЛЮЧАТЬ СОГЛАШЕНИЯ С УЧАСТНИКАМИ РЫНКА

Морской порт в бухте Троицы (Приморский край) и «Новотранс» подписали соглашения о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) с Минэкономки. Механизм СЗПК создан для обеспечения стабильности инвестиций, сейчас идет кампания по заключению первых подобных соглашений. По итогам реализации обоих проектов общей стоимостью более 62 млрд руб. должна быть создана портовая инфраструктура для перевалки зерна, руды, угля и других грузов.

Морской порт в бухте Троицы и Минэкономразвития подписали соглашение о защите и поощрении капиталовложений по проекту создания экспортного зернового коридора, говорится в пресс-релизе ведомства.

В апреле президент Владимир Путин подписал закон о защите и поощрении капиталовложений.

Компания, заключившая СЗПК, получает гарантии неизменности условий ведения бизнеса на длительный период в зависимости от отрасли и объема инвестиций.

Также механизм предполагает возмещение затрат инвесторов на инфраструктуру. Поправки, которые расширят круг потенциальных инвесторов и доступных льгот, как ожидается, будут внесены в Госдуму в начале 2021 года (см. “Ъ” от 7 декабря).

Как следует из сообщения министерства, запуск мультимодального транспортного коридора «Восточные зерновые ворота» в Приморском крае общим объемом инвестиций 16,8 млрд руб. с зерновым терминалом мощностью порядка 10 млн тонн создаст возможность для значительного увеличения производства зерна на Дальнем Востоке и в Сибири, а также позволит организовать глубоководную отгрузку зерна и масличных культур на азиатские рынки.

Морской порт в бухте Троицы считается одним из ключевых проектов международного транспортного коридора «Приморье-2». Создание зернового терминала обсуждается не первый год. Изначально его планировала реализовывать группа «Сумма» Зиявудина Магомедова, но осенью стало известно, что его развитием может заняться УГМК

Искандара Махмудова, Андрея Козицына и Андрея Бокарева (см. “Ъ” от 7 сентября). Тогда инвестиции в проект оценивались собеседниками в 8 млрд руб.

В октябре на заседании президиума рабочей группы по содействию реализации новых инвестиционных проектов под председательством первого вице-преьера Андрея Белоусова проект представлял господин Бокарев. Речь идет о создании зернового коридора для экспорта продукции из Сибири на базе Морского порта в бухте Троицы, передавал «Интерфакс». На первом этапе планировалось строительство зернового терминала в бухте, на втором – создание специализированного оператора с 3,5 тыс. вагонов-хопперов, а на третьем – строительство элеваторов, находящихся в пунктах формирования груза для отправки в порт.

Первая очередь терминала на 600 тыс. тонн была запущена в конце января. Господин Бокарев уточнял, что ведутся предпроектные работы по расширению перевалки до 5 млн тонн. По его словам, планируется, что проектируемый терминал сможет принимать суда типа Panamax грузоместимостью около 70 тыс. тонн. Преимуществом инвестпроекта является то, что он реализуется на территории действующего терминала в бухте Троицы, «что позволит быстрее закончить проект и сэкономить временные и материальные затраты», заключал бизнесмен.

Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, рассказывал, что проект рассчитан в первую очередь на поставки из Восточной Сибири и Дальнего Востока в направлении КНР, Японии и Южной Кореи.

Также собеседники говорили, что, по оценкам инвесторов, к 2024 году профицит зерна, доступного к вывозу на экспорт, в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах, а также в Курганской, Оренбургской и Тюменской областях вырастет почти вдвое, до 12,4 млн тонн.

Помимо Морского порта в бухте Троицы СЗПК с Минэкономки заключил «Новотранс». Компания планирует инвестировать 46,5 млрд руб. в строительство терминала для перевалки руды, угля, зерновых, пищевых и других грузов в морском порту Усть-Луга. Общий объем перевалки на терминале составит 24,3 млн тонн в год. Ввод объекта в эксплуатацию намечен на конец 2024 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4635494>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.12.28; «ЕДИНСТВЕННЫЙ ШАНС ДЛЯ СПАСЕНИЯ РЫНКА – ВКЛЮЧИТЬ ГЧП В НАЦПРОЕКТЫ»; ГЛАВА НАЦИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА ГЧП ПАВЕЛ СЕЛЕЗНЕВ О РЫНКЕ КОНЦЕССИЙ В 2020 ГОДУ

С каким результатом сфера государственно-частного партнерства (ГЧП) завершает уходящий год, как она боролась с последствиями коронакризиса и что сейчас тормозит ее развитие, рассказал в интервью “Ъ” генеральный директор Национального центра ГЧП Павел Селезнев.

– Осенью Центр ГЧП говорил о том, что рост рынка инфраструктурных инвестиций прервался: отрасль откатилась на десять лет назад. Изменилась ли эта тенденция? С какими показателями рынок ГЧП завершает год?

– Количество запущенных в 2020 году проектов по сравнению с 2019-м сократилось вдвое, но снижение оказалось не таким значительным, как ожидалось. В этом году – 74 «классических» проекта ГЧП (за исключением малых сделок в ЖКХ до 100 млн руб.) на 260,5 млрд руб., их которых 141,8 млрд руб. – частные средства, в то время как в 2019 году речь шла о 137 проектах на сумму 600,4 млрд руб. (частных – 473,8 млрд руб.). Конечно, 2019 год был намного лучше с точки зрения привлечения и частных, и бюджетных инвестиций, но влияет и то, что тогда было несколько знаковых проектов: только проект по маркировке товаров оценивается более чем в 200 млрд руб. В начале 2021 года этот разрыв между 2019-м и 2020-м может несколько сократиться – коммерческое закрытие

нередко происходит в последние дни года. Потери рынка в части выручки мы оцениваем в несколько десятков миллиардов рублей – существенно, но ниже наших прогнозов в начале пандемии. Благодаря гибкости механизмов ГЧП удалось избежать массового расторжения и пересмотра условий – стороны находили решения в рамках соглашений или процедур, закрепленных в законе.

– Какие проекты больше всего пострадали? И что в целом сейчас ограничивает развитие ГЧП?

– Поскольку платежеспособность населения падает, снизилось количество проектов, ориентированных на коммерческий спрос. Федеральных проектов, которых и обычно не так много, в этом году не было вообще. Но появляются крупные региональные концессии с использованием федерального бюджетного плеча – например, проект строительства в Якутии моста через реку Лена на 83,2 млрд руб. И мы считаем, что рынок не будет быстро развиваться, если не выстроить механизм софинансирования региональных и муниципальных концессий из центра – сейчас он редко предусматривается в федеральных программах, но кулуарно мы видим готовность правительства рассматривать такую возможность. Единственный шанс для спасения рынка и его развития – включить ГЧП в **нацпроекты**.

– Каким образом?

– Уже есть первопроходцы – у **Минтранса** есть отдельная строка в бюджете, в рамках которой софинансируются региональные ГЧП-проекты. Минспорт даже усилил этот подход – субсидии, которые доводятся до регионов, могут быть потрачены на концессии и ГЧП, и, если территории хотят провести проект через госзакупки, сначала они должны доказать, что не смогли найти инвестора. Позитивным сдвигом стала и программа Минпросвещения, инициированная ВЭБ.РФ и группой компаний «Просвещение»: она предусматривает прямую поддержку из федерального бюджета концессий по строительству школ, благодаря чему в образовательную инфраструктуру будет привлечено порядка 600 млрд руб., из которых почти 250 млрд руб. – частные. Наша задача – тиражировать эту практику.

– Антикризисная программа поддержки ГЧП-проектов как-то повлияла на рынок?

– В мае мы поняли: если не поддержать запуск новых проектов в регионах, через какое-то время рынок просто встанет. Ведь заключение сделок в этом году еще не показатель того, что рынок не остановился – они готовились задолго до пандемии. Наша с ВЭБом программа, по сути, – задел на следующие годы. Привлекая экспертов и банки, мы отобрали живые проекты и теперь должны вместе с регионами довести их до инвестиционной стадии. Зачастую регион не может грамотно структурировать проект из-за нехватки либо компетенций, либо средств для привлечения консультантов. Если раньше подготовка проекта консультантами могла обойтись в 100–150 млн руб., то сейчас ситуация другая – платить хотят за результат или же не могут позволить себе этого.

Поэтому в рамках программы мы пошли по пути бесплатного тиражирования накопленной экспертизы и совместно с ВЭБ.РФ на платформе РОСИНФРА создаем проектный офис. В итоге мы должны прийти к тому, что регионы не будут пытаться кое-как склеить проект, искать инвестора и бегать по банкам. Все будет происходить в едином цифровом пространстве с учетом лучших практик и участием экспертов. Рано или поздно это должно было произойти – в России не было агентства по ГЧП, которое помогало бы публичной стороне структурировать свои предложения, а зарубежный опыт показывает, что это необходимо: для диалога с инвестором надо, чтобы государство правильно сформулировало свою задачу.

– Предварительные результаты уже есть?

– За полгода мы получили 380 инициатив примерно на 950 млрд руб. из 37 регионов. Из ярких примеров – проект строительства детского лагеря «Полярная звезда» в Якутии или проект по освещению в Благовещенске, где центр проводил экспертизу документации, что

позволило найти баланс интересов, получить бюджетную экономию и нивелировать риски оспаривания. На 2021 год у нас есть КРІ: мы должны отобрать проекты на 700 млрд руб., которые пройдут нашу экспертизу, это около 230 проектов, а довести до финансирования с участием ВЭБ.РФ – на 30 млрд руб., то есть порядка 25–30 проектов.

– А что с проектами, в которых не будет участвовать ВЭБ.РФ?

– У нас не стоит задача «упаковывать» проекты только под ВЭБ. Безусловно, проекты, которые соответствуют мандату, будут им финансироваться, преимущественно в синдикате. Но ВЭБ.РФ в первую очередь институт развития, поэтому наша совместная задача – помочь регионам запустить проекты, в рамках которых будут созданы качественные инфраструктурные объекты. И не имеет значения, какой инвестор или банк предоставит финансирование, главное, чтобы партнер был надежный, а условия – выгодны для региона. По сути, наша роль – операторская: помочь органам власти правильно сформулировать предложение и донести его до потенциальных инвесторов.

– С учетом планов правительства по запуску нового инвестиционного цикла как вы оцениваете регуляторную среду в сфере инфраструктурных инвестиций?

– Мы очень ждали и до сих пор ждем принятия комплексного законопроекта, подготовленного Минэкономки, направленного на решение давних проблем рынка ГЧП, в частности связанных с четким закреплением в законе различных платежных механизмов, компенсацией расходов на частную инициативу и возможностью использования в ГЧП-проектах объектов недостроя. Но внесенная в правительство редакция нас, как и других участников рынка, сильно удивила: в ней появилось искусственное ограничение размера «бюджетного участия» в проектах ГЧП. Это не просто вредно, это может нанести колоссальный вред рынку – более 70–120 млрд руб. в год может потерять инфраструктурная отрасль. Этого, конечно, допустить нельзя, и надеемся, что законопроект выйдет из правительства доработанным в этой части.

Также в этом году было много разговоров вокруг разграничения ГЧП и СЗПК. В целом, на мой взгляд, текущая редакция механизма СЗПК позволяет двум механизмам сосуществовать и эффективно друг друга дополнять, особенно если снять ряд процедурных вопросов, которые все еще остаются открыты. Надеемся, что правоприменительная практика и диалог между рынком ГЧП и регуляторами позволит все эти вопросы отработать на практике. На наш взгляд, СЗПК, ГЧП, концессии, СПИК и контракты жизненного цикла в рамках системы госзаказа должны стать единой экосистемой привлечения инвестиций в инфраструктуру, и для этого предстоит еще много работы.

Интервью взяла Евгения Крючкова

<https://www.kommersant.ru/doc/4636240>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.28; «РЫНОК, ТАК ИЛИ ИНАЧЕ, ОПРЕДЕЛЯЕТ ГОСУДАРСТВО»; ОСНОВАТЕЛЬ VOLGABUS АЛЕКСЕЙ БАКУЛИН ОБ АВТОБУСАХ И ВЫЖИВАНИИ

Volgabus – крупный игрок на рынке автобусов в РФ. В этом году ряд компаний, связанных с «Бакулин Моторс Групп» (БМГ), которая выпускает машины под этой маркой, оказался под угрозой банкротства, но в итоге споры были урегулированы. О том, как изменится структура холдинга в ближайшее время, об участии владельца «Урала» Дмитрия Стрежнева в компаниях группы, а также о планах развития в интервью “Ъ” рассказал основатель БМГ Алексей Бакулин.

– Volgabus считается семейной компанией. При этом у вас довольно сложная структура владения, где помимо двух основных юрлиц – «Волгабус Волжский» (площадка в Волгоградской области) и «Бакулин Моторс Групп» (Владимирская область) – есть еще ряд юрлиц, где вы не фигурируете, но они есть в делах о банкротстве группы.

– В данном случае одной частью владеет мой отец, другой частью владею я, вот так.

- Ваш отец владеет «Волгабас Волжский»?
- Да, это наш основной актив в Волгоградской области.
- А что такое ООО «Волгабас», где основная доля принадлежит некоему Рустаму Яппарову?
- ООО «Волгабас» входит в нашу группу компаний, это наш партнер, и оно было жестко интегрировано в эту структуру. Сейчас исходя из того, что происходит, необходимости именно в том нет, и мы все это дело модернизируем.
- Сейчас современные реалии таковы, что, конечно, нужно иметь минимальное количество юридических лиц основных производителей, поэтому мы сейчас занимаемся серьезной реструктуризацией компании, объединяемся вокруг одного-двух юридических лиц с более четким, ясным, прозрачным владением.
- И как в итоге будет выглядеть компания?
- Я думаю, что в итоге будет несколько производственных площадок отдельных и будет одна группа.
- Несколько – это две или они будут еще поделены?
- Волгоград и Владимир.
- В капитал БМГ в ходе решения финансовых проблем, в том числе претензий со стороны основного кредитора, банка «Восточный», зашло ООО «Реновация». В нем одна половина принадлежит Леониду Бондаренко, который связан с транспортной компанией «Питеравто», с которой вы работаете, другая – Дмитрию Стрежневу (через ООО «Мидстрим Групп»). В конечной компании ООО «Реновация», которое сейчас зашло в БМГ, что-то получит?
- Пока нет.
- Каким образом получилось, что господин Стрежнев заинтересовался вхождением в ваш бизнес? И есть ли у него какие-то планы на «Волгабас»? Может быть, синергия с «Уралом»?
- Такие аспекты точно не обсуждались.
- Он помог вам погасить долги?
- Помощь – это когда тебе раз и помогают, помогли, а когда тебе дают заемные средства, то это называется коммерчески взаимовыгодная история.
- Увеличение доли тоже не обсуждается?
- Посмотрим, мы пережили непростой период, поверьте.
- Все на рынке были уверены, что «Волгабас» уже все, а теперь удивляются, как все резко улучшилось с приходом новых партнеров.
- Можно по-другому сказать: я рад новым партнерам, но сегодня я остаюсь во главе своего бизнеса, и мы открыты новым инвестициям. Мы с вами сегодня увидели завод, он прекрасен, уникален, понятно, что в него нужно еще так или иначе вкладывать, его нужно развивать. Я ищу возможности дополнительного роста, дополнительных денег и инвестиций. В какой-то определенный момент я благодарен банку «Восточный», предыдущему банку, который финансировал этот проект, что мы практически в чистом поле это сделали.
- Приоритеты банка изменились. Мы бы хотели, чтобы смена инвесторов прошла в более легком режиме, но наложился один кризис, второй, все так... Слухи о нашей скоропостижной смерти оказались преждевременными. Те, кто, наверное, очень сильно хотел, с большим удовольствием их тиражировали, но то, что мы устояли, удержались, – это только из-за того, что мы заложили очень серьезный фундамент для следующего этапа. В нашем сегменте всегда появлялось большое количество начинаний, совместных производств, проектов, но тем не менее игроки все те же.
- Сейчас у нас новая жизнь, перезагрузка с новыми финансовыми партнерами. Могу сказать, мы ведем сейчас очень много переговоров с другими возможными финансовыми инвесторами, которые могли бы усилить нашу группу.

- А долговая нагрузка сейчас какая?
- Давайте мы закончим этот год, разберемся с оставшимися кредиторами. Сейчас та долговая нагрузка, которая у нас есть, позволяет себя чувствовать чуть более уверенно, чем раньше.
- В этом году, когда заводы стояли некоторое время из-за пандемии, почему вы не воспользовались льготными кредитами для системообразующих компаний на зарплаты, на операционную деятельность?
- Потому что мы, знаете, находимся между небом и землей: мы ни системообразующий, ни средний бизнес. Мы не подошли по формальным признакам – по обороту и количеству людей.
- Правительство утвердило технологии для СПИК 2.0, где есть технология производства экологического городского транспорта, работающего на водороде. Вы рассматриваете заключение такого контракта?
- Конечно, мы примем участие в конкурсной процедуре.
- А почему вы не зашли в СПИК, когда на этот инструмент был ажиотажный спрос в автопроме?
- Мы заканчивали инвестиционный проект на владимирской площадке, достаточно серьезные деньги были вложены. Соответственно, мы не готовы были на тот момент к заключению, хотя очень бы хотели заключить в 2018–2019 годах и получить преференции. Сейчас мы готовы и участвуем в этом процессе.
- Но ведь инструмент усложнился: раньше обязательства были «как договоришься», а теперь нужно внедрять определенные технологии.
- Нас это и стимулирует, нам нравится ясность. Как только будет возможность, мы первыми, одними из первых, заключим СПИК 2.0.
- Вас не смущает, что с этого года компенсация утильсбора, ради чего концерны и подписывали СПИК, выплачивается исходя из уровня локализации? И по электробусам или по водороду очень сложно будет достичь какого-то серьезного уровня локализации?
- По электробусам я думаю, что возможно: как раз там выше возможности по локализации. По газомоторке, кстати, в этом году мы столкнулись с тем, что карантин фактически сдержал развитие, возможность набрать то количество баллов, которое планировалось в следующем году.
- В целом я считаю, что это абсолютно правильный подход, что мы должны иметь большое количество баллов по локализации, но везде это должно быть своевременно. Сейчас это практически не зависит от производителя, потому что наши компонентчики не могут представить подтверждения для заключения Торгово-промышленной палаты (что эта продукция признается локализованной.– “Ъ”), и мы становимся заложниками этой ситуации. Поэтому здесь нужно очень правильно подойти к этому процессу и сделать другие временные рамки, добавить методологию расчета.
- Вы участвовали в рабочей группе на базе РСПП, где обсуждалась программа комплексной модернизации транспорта. Там, как рассказывали источники “Ъ”, говорили, что электробусы в ближайшее время будут не по карману широкому кругу регионов и нет смысла их в принципе включать в эту программу, потому что они локализованы сейчас на 10–20%. Какой у вас сейчас уровень локализации по электробусам?
- У нас неплохое заключение, 1745 баллов. Мы же используем и батареи «Лиотеха» в том числе. На эту проблему можно с другой стороны посмотреть: хорошо, нет локализации, нет своих батарей, но не будет рынка – не будет и стимула делать подобные локализованные машины. Сейчас появился новый рынок электробусов – московский. КамАЗ создал прекрасный новый продукт, и такой прорыв стимулировал дальнейшее развитие модельного ряда. Именно благодаря созданию нового продукта они смогли конкурировать и в других сегментах.

– Но разве у ГАЗа, который тоже поставлял электробусы в Москву, просто не возникли проблемы с поставками комплектующих из-за санкционных ограничений, из-за чего он и переставал на некоторое время участвовать в закупках?

– Я просто хотел сказать, что КамАЗ и ГАЗ, создавая достойные машины, выстраивают систему производства и повышают уровень здоровой конкуренции. Таким же катализатором развития могут стать программы обновления и модернизации. Современный общественный транспорт – это не только обновление подвижного состава в городах, этого мало. Сейчас стоит вопрос, какой транспорт нужен России. Поймите правильно, мы сегодня в состоянии произвести любую технику: поставьте нам задачу, дайте вменяемые сроки, объем. А если это будет вообще достойный объем, который сейчас нужен России... А России нужно не 6–7 тыс. больших автобусов в год, а 15–20 тыс., чтобы вся страна достаточно быстро заменила свой устаревший транспорт.

Мы сегодня в таких сложных условиях, в этой нервячке, на рынке, который и рынком-то пока сложно назвать. Тем не менее мы производим широкий ряд достойной техники. А в тех условиях мы сразу же станем конкурентоспособными и сможем поставлять нашу технику на экспорт. У нас будет совсем другой подход и к нашим экспортным контрактам.

Если представить себе, что есть некая программа модернизации общественного транспорта и стоит задача в том числе и по электробусам, мы ее выполним, мы сделаем. Это действительно должна быть очень правильная совместная задача как производителей, так и непосредственно эксплуатантов.

– У вас сейчас в среднем по машинам около 1,6 тыс. баллов, вы допущены к закупкам. То есть с этим нет проблем?

– В следующем году будут. Потому что в следующем году 2,9 тыс. баллов.

– Вы готовы к тому, чтобы соблюсти новый уровень?

– Сейчас не готовы. Точнее, мы-то готовы и сделали запросы нашим поставщикам компонентов, чтобы они тоже были готовы. Но те не готовы нам предоставить необходимую документацию, которая позволила бы нам подтвердить, что мы так локализованы. Они физически не успевают правильно оформить подтверждение локализации. Поэтому мы просим, чтобы хотя бы еще на год были продлены требования.

– То есть через год вы готовы и это экономически целесообразно?

– Государство ставит задачу. Экономически нецелесообразно не работать на этом рынке, а так как рынок сегодня в любом случае, так или иначе, определяет государство, государственные программы, мы вынуждены принимать правила игры.

– Вопрос о ваших экспортных проектах и сотрудничестве с французской Bolloré. Когда при Дмитрие Козаке активно продвигалась программа поддержки поставок конкурентоспособной продукции, вы тоже подавали свой экспортный проект. Сейчас вы претендуете на какую-то поддержку по экспорту? Может быть, на логистическую субсидию?

– На следующий год обязательно будем это делать. В этом году наши французские партнеры, чтобы минимизировать риски, сами занимались логистикой. Но со следующего года, так как серьезно увеличились объемы и мы пытаемся локализовать достаточно большую часть электробуса, я уверен, что эта поддержка понадобится.

– По сути, сейчас все электробусы, которые вы выпускаете, идут на экспорт?

– Сейчас да.

– Это готовый автобус?

– Нет, это машкомплекты.

– Все, включая силовую установку?

– Мы поставляем кузов, двигатель, рулевое управление. Плюс мы фактически участвовали в создании этой машины, технологии этой машины, сборке, сварке, потому что там многие технологические решения уникальны, и благодаря нашей российской инженерной

команде проект очень быстро реализовался. На фоне наших возможных конкурентов мы были гораздо быстрее, мобильнее и проворнее. Мы оказались лучше, так скажем.

Согласно европейским стандартам, мы должны были контролировать все: от параметров сварочных швов и их наличия (а их более 5 тыс. штук в каждом автобусе) до УЗК наиболее ответственных швов и геометрии кузова с помощью лазерного трекера. Такая совместная работа привела к повышению квалификации работников «Волгабаса» и повышения стандарта качества на производстве в целом.

– Это городские автобусы?

– Это городской автобус, да.

– Какие это объемы сейчас и в следующем году?

– В этом году мы поставили первые 50 комплектов, в следующем году планируется более 100 комплектов.

– Сколько сейчас экспорт составляет в вашей выручке?

– Сейчас я не могу сказать. А в кризисное время, когда мы стояли (в пандемию.– “Ъ”), на него приходилось практически 100%.

– Вы работали на склад?

– Фактически да. Но мы просто договорились о том, что пока не отправляем продукцию, пока некуда было отправлять. То есть склад, который был во Франции, временно оказался здесь. Пока коллеги рассказывали о нашем крахе, пока считали, я вынужден был биться на карантинном диване, так можно сказать.

– Вы несколько лет назад говорили, что даже не заходите на рынки регионов, на которых традиционно представлен ГАЗ или КамАЗ. Сейчас что-то изменилось?

– Сейчас эти самые частные клиенты приходят к нам и просят, чтобы мы поставляли им технику. К примеру, последние два года поставляли много техники частному перевозчику из Перми.

– Даже несмотря на то что именно о «Волгабасе» больше всего публикаций о срывах контрактов или упоминаний «вечно ломающихся автобусов»?

– Возможно, мы специальный чудный пиар придумали, чтобы привлекать внимание. Но смотрите: когда вы хотите купить сложную вещь, вы читаете не только отзывы в интернете, но и иногда обращаетесь к пользователю этой вещи. Все наши коллеги, наши перевозчики и клиенты друг с другом общаются. Я думаю, что они не просто читают эту информацию, а сначала выясняют, как работает наша техника. И если вы посмотрите сейчас, за исключением этого карантинного года, мы только росли по объему. Потому что люди, наши клиенты, привыкли смотреть глазами, приезжать на завод, видеть, какая здесь технология, как производится эта машина, они все это совершенно по-другому оценивают. Мы продолжаем совершенствовать свой продукт из года в год. Есть вопросы, замечания, но мы аккумулируем обратную связь от эксплуатирующих компаний, без такого подхода невозможен прогресс на рынке.

– Некоторые машины Volgabus до сих пор дособируются после Владимира на Волжском заводе?

– Все комплекты отсюда отправляем туда, частично Волжский собирает шасси. Туда уезжает каркас, а обратно возвращается шасси, так как пока здесь полностью не построили линию по сборке городских автобусов с шасси и элементарно выгодно распределять на два завода.

– То есть вы здесь не можете дособрать шасси? А почему?

– Компетенции по сборке шасси исторически находятся в Волгограде. Например, сегодня за день на предприятии выпустили шесть шасси, из них два шасси отправили к нам, четыре – они собирают. Мы можем покрасить, мы можем сварить каркас, потом соединить, сделать кузов и в итоге собрать два автобуса. Это экономически целесообразно. Если мы сейчас здесь начнем развивать компетенции при таком объеме заказов, это будет экономически нецелесообразно.

- Что, на ваш взгляд, вообще будет с рынком автобусов в России, с учетом того что непонятно, как запустится программа, которую обсуждали в РСПП.
- Вы сейчас такую гениальную фразу произнесли вот: «непонятно». И непонятно это все с того момента, как я начал работать на рынке автобусов. Непонятно именно с программами – появляются новые, но нет долгосрочной. Нужен крупный национальный проект по обновлению общественного транспорта, мы все его ждем.
- Не надо забывать, что транспорт – это уровень компетенций регионов, где не всегда все хорошо с бюджетными источниками, но некоторые регионы, и мы это видим, находят политическую волю и делают прекрасные проекты. Например, в Новокузнецке, в Твери прекрасный проект.
- В Тверь поставлял ЛиАЗ.
- Могу только радоваться.
- Вы не претендовали?
- Нет.
- У вас заводы в Волгоградской области и во Владимирской. Это нетипичные для автопрома регионы, как Татарстан, Нижний Новгород, Тольятти, Калуга. Есть какая-то поддержка со стороны регионов?
- Волжский исторически входил в так называемый автомобильный кластер, откуда компоненты поставляли в том числе на конвейер АвтоВАЗа. Плюс там сильная поддержка региональной власти – естественно, в рамках ее полномочий. А Владимир, по сути, идеален с точки зрения логистики. Именно мы находимся рядом с Москвой и остальными автомобильными промышленными кластерами.
- Вы одними из первых стали активно развивать беспилотники. Что сейчас с проектом беспилотной платформы «Матрешка»?
- В принципе рынки как таковые не появились, а создавать рынки – это целая история, причем достаточно капиталоемкая. Если вы посмотрите, они не созданы нигде: все проекты, которые я видел, неуспешны. Это в том числе проекты таких же автобусов, как наша «Матрешка». Это все очень неудобно, очень дорого и фрагментарно, то есть так и не превратилось в большую систему. Поэтому сейчас рано об этом говорить.
- Мы всегда говорили о том, что у нас нет таких миллиардов долларов для создания беспилотных систем, в отличие от крупных корпораций. Здесь нужно просто понимать, что надо долго бежать до финиша. Это хорошо, когда ты видишь свет в конце тоннеля, но тоннель еще не заканчивается. Поэтому мы решили: нужно сначала наработать достаточно хороший массив информации. Мы пока сделали небольшой шаг в сторону от беспилотных технологий и отработаем свои компетенции на закрытых территориях с большими автобусами и посмотрим, как это будет. В дальнейшем это все будет легко перенести на маленькие машины.
- На закрытых территориях – это на полигонах, как в Сколково?
- Нет, это автобусный парк. Мы создаем прообраз автобусного парка: вот автобус приехал, водитель вышел, автобус поехал на мойку, заехал к механикам, потом встал на свое парковочное место, не совершая никаких аварий, никаких проблем, и все, а утром он подъехал к выезду к определенному времени, когда пришел водитель и поехал на маршрут. Представляете, какие ресурсы сокращаются внутри парка, когда автобус работает в этом режиме?
- Сейчас есть несколько партнеров в этой теме, и они очень неплохо продвинулись с беспилотностью, очень неплохо продвинулись в поддерживающих системах. Мы будем с ними эту тему делать, а в следующем году уже будут определенные результаты.
- Вы раньше работали с Санкт-Петербургским политехом?
- Да, в свое время, и у них есть свои преимущества, но сейчас задачи расходятся. Плюс они больше сконцентрированы на легковых автомобилях.

– Вы говорите, что ваша задача все-таки создание платформы, но на это уходит в среднем около десяти лет в автопроме. При этом вы недавно в интервью «Дром.ру» говорили, что вам интересна окупаемость в течение четырех лет. Как такой срок в принципе может быть достигнут при создании платформы?

– Смотри какой платформы в каких объемах. Сколько Tesla создавала свою платформу? Это было не десять лет, а более короткие сроки. Но задача по окупаемости в четыре года – это, конечно, после запуска. Сейчас вдлинную играть – это совсем какие-то фантастические вертолетные деньги нужны.

В целом мы планируем максимально сфокусироваться на газомоторных машинах и электробусах. Сейчас 90% нашего продукта – это КПП. В следующем году будем работать со сжиженным газом. По электрическим машинам занимаемся экспортным направлением. Вообще, в России нам нужно научиться делать коммерческие электробусы, это задача номер один, и я над ней работаю.

Ну, из будущего – это водородные машины, как междугородные, так и городские. Это большие перспективы в связи с тем, что сейчас в Европе и Америке идет однозначный крен на зеленую экономику, климатические изменения, и сейчас есть большие перспективы на этом направлении, потому что в электричестве становится все более тесно.

Интервью взяла Ольга Никитина

<https://www.kommersant.ru/doc/4635627>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА ВИКУЛОВА; 2020.12.28; «ВАЛДАИ» ВЗЯЛИ КУРС НА ДУНАЙ; СУДА НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТАВЛЯТЬ В ЕВРОПУ

Разработчик пассажирских судов на подводных крыльях «Валдай» – Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях (ЦКБ по СПК) им. Р. Е. Алексеева – планирует поставлять их в Европу. Компания провела предварительные переговоры с заказчиками из Венгрии, Румынии и Словакии о поставке в общей сложности восьми судов. По данным “Ъ”, стоимость контракта может составить порядка 1 млрд руб. Чтобы «Валдай» могли ходить по Дунаю, предприятие в первом квартале 2021 года намерено завершить сертификацию в Российском морском регистре судоходства (РМРС).

Как выяснил “Ъ”, нижегородское ЦКБ по СПК готовится поставить в Европу восемь пассажирских судов на подводных крыльях «Валдай». Как рассказал “Ъ” директор предприятия Сергей Итальянцев на церемонии закладки второго судна на подводных крыльях «Метеор» в Чкаловске Нижегородской области, ЦКБ получило первое предложение поставить суда от румынской торговой компании. На Дунае эксплуатируются суда на подводных крыльях «Полесье», разработанные ЦКБ по СПК в 1980-х годах и конструктивно близкие «Валдаю 45Р».

Также есть заявка от венгерской госкомпании Mahart, в парке которой находится четыре «Полесья» и четыре «Метеора», построенных в период СССР, добавил господин Итальянцев. Он отметил, что переговоры проходили на площадке Минпромторга. «Европейское классификационное общество предъявляет жесткие требования к круизным пассажирским судам, которые распространяются и на «Валдай», поэтому мы заново сертифицируем его по правилам РМРС, поменяем радиолокационные и радионавигационные установки и сделаем некоторые дополнительные связи в корпусе», – рассказал господин Итальянцев, добавив, что второй «Метеор» предприятие уже заложило под европейский стандарт.

Предварительно венгерская компания выразила намерение приобрести четыре «Валдая», румынская – два, и еще два планируется отправить в Словакию. Сроки поставок, как и цена судна, не оговаривались, пока не будет пройдена сертификация, сказал господин

Итальянцев. По данным “Ъ”, стоимость одного «Валдая» составляет около 115 млн руб. Таким образом, общий объем европейских контрактов может составить около 1 млрд руб. «Валдай 45Р» – судно на подводных крыльях для перевозки пассажиров. Максимальная скорость – 75 км в час. Осадка – около 1 м. Длина – 21,3 м, ширина – 5,2 м. Запас хода – в пределах 550 км. Автономность (продолжительность рейса) – восемь часов. Пассажировместимость – 45 человек, два члена экипажа.

Завершить сертификацию в РМРС на «Валдай» для эксплуатации на внутренних водных путях в Европе, в частности на Дунае, ЦКБ по СПК планирует в первом квартале 2021 году, сообщил “Ъ” руководитель нижегородского филиала морского регистра Игорь Сергиенко. До этого «Валдай» имел сертификат Российского речного регистра, который не входит в Международную ассоциацию классификационных обществ, что не позволяет поставлять суда с такими документами в Европу. Он уточнил, что существенных изменений в конструкцию судна ЦКБ по СПК вносить не придется.

Без учета потенциальных европейских заказов в 2021 году ЦКБ по СПК планирует построить семь «Валдаев». Предполагается, что два судна будут поставлены по программе государственного лизинга в Якутию, три – по отдельному финансированию в Чувашию: регион планирует организовать межрегиональные перевозки в Татарстан и Нижегородскую область. Еще три судна пока не законтрактованы. Четыре судна по контракту с ГТЛК, заключенному в 2020 году, ЦКБ по СПК планирует передать к навигации 2021 года. Предполагается, что эти суда будут эксплуатироваться в Петербурге. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров полагает, что для ЦКБ по СПК выход на экспортный рынок приобретает особую актуальность из-за усиления конкуренции внутри страны. По его мнению, перспективы поставок на рынки Европы выглядят в целом оптимистично, хотя эксперт ожидает непростых переговоров по цене.

<https://www.kommersant.ru/doc/4636278>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.28; НЕ УВЕРЕН – НЕ ВЫПУСКАЙ; ГИБДД УСИЛИВАЕТ КОНТРОЛЬ ЗА КАЧЕСТВОМ ПОДГОТОВКИ В АВТОШКОЛАХ

ГИБДД будет оценивать работу автошкол, публикуя данные о не сдавших экзамены студентах и авариях, произошедших по вине уже отучившихся выпускников. Сведения, скорее всего, будут использовать для внеплановых проверок образовательных организаций. Установить связь между причиной ДТП и качеством обучения «очень сложно», говорят эксперты, раскритиковавшие документ.

ГИБДД разместила на regulation.gov.ru проект постановления правительства о «показателях результатов деятельности организаций, осуществляющих образовательную деятельность и реализующих программы профессионального обучения». Документ обяжет подразделения Госавтоинспекции публиковать в открытом доступе ежеквартальный отчет о доле выпускников автошкол, сдавших экзамены с первой попытки или не сдавших вообще (отдельно по теории и практике), а также число погибших и пострадавших в ДТП по вине выпускников, уже получивших права. Речь идет о начинающих водителях со стажем менее двух лет.

По данным ГИБДД, за 11 месяцев 2020 года в России произошло более 7,9 тыс. ДТП (–11,9% к прошлому году) по вине водителей со стажем менее двух лет, в которых погибло 693 человека (–6,7%).

Отчеты о результатах работы конкретных автошкол региональные УГИБДД публикуют и сегодня, но это происходит довольно несистемно и нерегулярно. Новое постановление нужно для «повышения контроля за деятельностью образовательных организаций», поясняют в МВД.

Данные, предполагают в полиции, будут использовать «лицензирующие органы» при проведении проверок. Напомним, что лицензию автошколе выдают региональные департаменты или министерства образования.

Речь, по сведениям “Ъ”, пойдет о внеплановых проверках автошкол, чьи выпускники плохо сдают экзамены или часто попадают в аварии.

В Рособрнадзоре в пятницу “Ъ” разъяснений не дали.

Публикуемые данные могут быть полезны для учеников при подборе автошкол, считает глава Ассоциации автошкол Санкт-Петербурга и Ленинградской области Александр Сальников, школы с хорошими показателями смогут использовать это в рекламных целях. При этом, отмечает он, если результат теоретического теста определяет компьютер, то результат практического экзамена зависит от субъективной оценки экзаменатора, а не только от уровня подготовки в школе.

Нелишним будет отслеживать и результат работы самих экзаменаторов, – считает господин Сальников. – Почему один пропускает даже самых неподготовленных, а у другого никто с первого раза сдать не может?»

Ни один из предлагаемых критериев не является объективным, считает президент Межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева. Сегодня, говорит она, чтобы преодолеть экзамен по теории, кандидату в водители приходится зазубривать вопросы, зачастую не относящиеся к задачам, которые ему предстоит выполнять: например, водитель трамвая учит правила посадки пассажиров с обочины в автомобиль, а водитель мопеда должен знать остаточную высоту протектора шин на легковой машине. У ГИБДД просто нет билетов для всех категорий и подкатегорий транспортных средств, говорит эксперт. Установить же связь между причиной ДТП и качеством подготовки в автошколе очень сложно, добавила Татьяна Шутылева: «Большая часть нарушений, приводящих к авариям с тяжелыми последствиями, совершается сознательно. Человек прекрасно понимает, что нельзя превышать скорость, его этому учили, но все равно превышает». Контролирующим органам, считает Татьяна Шутылева, надо выстроить работу так, чтобы недобросовестные организации, не способные качественно обучить, не попадали на рынок.

<https://www.kommersant.ru/doc/4636292>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; РУСЛАН МЕЛЬНИКОВ; 2020.12.27; ЗЕРНЫШКО В БЮДЖЕТ

В уходящем году правительство РФ утвердило проект строительства нового порта на Каспийском море.

Порт, мощность которого пока оценивается в 12,5 миллиона тонн грузов в год, появится в Калмыкии. Строительство хаба в городе Лагань включено в утвержденную федеральным кабмином схему территориального планирования РФ.

По словам главы Калмыкии Бату Хасикова, порт будет ориентирован на перевалку зерна, контейнерных, рефрижераторных, генеральных, то есть штучных и перевозимых в упаковке грузов, а также кормовых концентратов – шрота.

«Морской порт также станет отправной точкой для создания промышленно-логистического кластера, что позволит существенно увеличить налоговые поступления в бюджет и создать новые рабочие места», – отметил Бату Хасиков.

В правительстве Калмыкии подчеркивают, что уникальное географическое положение республики, по территории которой, кстати, когда-то проходил Великий Шелковый путь, позволяет наладить транзитную перевозку грузов в глобальном масштабе. Калмыкия хорошо встраивается в сформированные транспортные коридоры «Север – Юг» и «Запад – Восток». К Лагани в скором будущем пройдет федеральная дорога, по которой можно доставлять зерно со всего Юга России. Транспортно-логистическую инфраструктуру региона усилит и новая железнодорожная линия. Сейчас железная дорога проходит в 40

километрах от Лагани, но ее планируется довести до порта и протянуть через Элисту до крупного узлового центра в Зимовниках Ростовской области.

Примечательно, что порт создается за счет частных инвестиций. Как рассказали «РГ» в администрации Лаганского района, привлечение федеральных средств к реализации проекта пока не планируется. Зато заинтересованность проявляет иранский, индийский, китайский и российский капитал. Кроме того, инициаторы проекта заказали партнерам маркетинговое исследование по грузоотправителям, чтобы оценить потенциал привлечения дополнительных инвесторов. Еще одним импульсом для развития хаба может стать создание в Лаганском районе территории опережающего развития, о чем уже заявляли местные власти.

Изначально стоимость строительства порта оценивалась в 41,3 миллиарда рублей при мощности в 22,5 миллиона тонн грузов в год. Но в процессе согласований было решено развивать проект поэтапно. Сначала будет построена первая очередь стоимостью около 28 миллиардов рублей. Пока предполагается, что в новом порту будут действовать зерновой терминал мощностью 5 миллионов тонн, терминал наливных грузов на 0,5 миллиона тонн, контейнерный терминал на 5 миллионов тонн и терминал по перевалке генеральных грузов на 2 миллиона тонн в год. А после того, как первая очередь будет загружена, возможно дальнейшее расширение хаба. По некоторым подсчетам, за счет налоговых отчислений и пошлин при перевалке грузов порт может генерировать около 30 процентов бюджета всей Калмыкии.

«Порт в Лагани принесет колоссальные выгоды для всей России как логистической державы. Он обеспечит новые международные маршруты для перевозки товаров из Индии и Китая в Европу и обратно. Разумеется, при этом кардинально изменится и экономика Калмыкии. А в перспективе возможно развитие мегапроектов по транспортировке товаров через Каспийское море в Мировой океан. Таких, например, как канал «Евразия». И это уже будет серьезная конкуренция Суэцкому каналу», – говорит глава Лаганского района Очир Очиров.

Эксперты подтверждают острую необходимость в создании альтернативных путей для самых экономически выгодных перевозок по воде. О такой потребности, например, свидетельствует максимальная загрузка Волго-Донского канала. Для небогатой же Калмыкии появление морского порта действительно может иметь по-настоящему взрывной эффект.

«Морской хаб оживит предпринимательство, даст возможность выйти на внешние рынки и простимулирует развитие смежных предприятий, – говорит председатель совета директоров порта Лагань Саглар Дагинова. – Например, в республике развито овцеводство. А шерсть – это экспортный товар. Значит, будут открываться предприятия по ее первичной обработке для дальнейшей транспортировки и продажи. То же самое можно сказать о мясной промышленности и производстве кормов. Уже есть, кстати, компания, которая заинтересована производить в Лагани гранулированные комбикорма на основе растущего здесь в больших количествах камыша с добавками зерна и элеваторных отходов».

<https://rg.ru/2020/12/27/reg-ufo/novyj-port-na-kaspii-pomozhet-naladit-logistiku-v-regione.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ОЛЬГА ЖУРМАН; 2020.12.27; ПО КНЯЗЮ И ШАПКА

Первый танкер «Владимир Мономах» типа «Афрамакс», построенный на судовой верфи «Звезда» в Приморском крае, будет сдан в конце года.

Название типа пошло от классификации AFRA (Average Freight Rate Assessment) – по сути, речь идет о самом популярном размере танкера, его могут принимать почти все морские порты мира. Судно предназначено для транспортировки сырой нефти и способно пройти через каналы и проливы, может работать в условиях Арктики.

Это так называемый «зеленый» проект. «Главная и вспомогательная энергетические установки могут работать как на традиционном, так и на экологически чистом топливе – сжиженном природном газе, что соответствует новым правилам по ограничению выбросов оксидов серы и парниковых газов в бассейне Балтийского и Северного морей», – отметили на судостроительном комплексе (ССК) «Звезда».

Для испытаний танкер был спущен на воду в мае этого года, в ходе которых были завершены пуско-наладочные работы, сданы все системы, успешно произведен первый пуск главного двигателя, свидетельствующий о положительных итогах работы по проверке и наладке систем и оборудования.

«Владимир Мономах» построен на тяжелом открытом достроечном стапеле. Это сложнейшее инженерное сооружение считается одним из самых больших стапелей в мире и крупнейшим в России. В нем три стапельных дорожки с уникальной самоходной судотранспортной системой. На стапеле установлено четыре порталных крана, в том числе кран типа «Голиаф» грузоподъемностью 1200 тонн. Для сравнения, максимальная грузоподъемность кранов, работающих на других российских верфях, – всего 500 тонн.

К слову, и спуск на воду – в своем роде уникальная операция. Танкер спускали с помощью транспортно-передаточного дока «Вымпел» – одного из самых крупных в России. Док – важнейший элемент верфи. Он дает возможность ССК выполнять заказы по производству судов, которые раньше не могли быть построены на российских верфях. Подготовка к спуску заняла почти сутки. За это время танкер накатили судопоездом с открытого тяжелого достроечного стапеля на плавучий док, а затем вывели в акваторию.

«Владимир Мономах» был заложен 11 сентября 2018 года в присутствии президента Российской Федерации Владимира Путина. В октябре нынешнего на предприятии началась резка металла уже для седьмого «Афрамaksa». Всего в портфеле заказов ССК «Звезда» серия из 12 танкеров этого типа, 10 из них – по заказу «Роснефтефлота», два – для «Арктик Лизинг» (компания группы ВЭБ-Лизинг).

– Многократно возросла потребность в современных судах, в том числе ледового класса, платформах и другой морской технике. Это также является частью плана развития Дальнего Востока, где, в отличие от Балтики, можно строить крупнотоннажные суда. Выполняемые нами проекты дают возможность получить независимость от различного рода санкций, заместить импортную продукцию отечественной, конкурентоспособной как по техническим характеристикам, так и по цене. Кроме того, сейчас идет развитие Северного морского пути, где будут ходить суда под российским флагом, – говорит генеральный директор верфи Сергей Целуйко.

«Афрамаксы» оснащены самой продвинутой системой автоматизации класса А. Длина танкера типа «Афрамакс» – 250 метров, ширина – 44 метра, водоизмещение составляет 114 тысяч тонн. На судне предусмотрена площадка для вертолета. Танкеры таких размеров не делали даже в Советском Союзе. Между тем в судостроении исторически велика доля военного заказа (сегодня в России примерно 80 процентов), а это способствует устойчивости отрасли. Серийное строительство в России «Афрамаксов» – «это не только показатель технологического роста, производственного, кадрового потенциала судостроительной промышленности, но и вопрос национальной безопасности и независимости», заметил, будучи на «Звезде», глава «Роснефти» Игорь Сечин.

<https://rg.ru/2020/12/27/pervyj-rossijskij-tanker-tipa-aframaks-budet-sdan-v-konce-2020-goda.html>

МОСКВА 24 (M24.RU), 25.12.2020 07:00; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, КАК БОРОТЬСЯ С ГРУЗОВИКАМИ, КОТОРЫЕ ПАРКУЮТСЯ ВО ДВОРЕ

Грузовики паркуются во дворах, так что блокируют проезд. В итоге скорая не может проехать, поставить машину тоже невозможно.

Год назад **Минтранс** запретил строить стоянки для большегрузов около жилых домов. Но что делать с отдельно припаркованными грузовиками? Об этом – в сюжете телеканала Москва 24.

<https://www.m24.ru/videos/transport/25122020/271573>

ТАСС; 2020.12.25; ТРУТНЕВ ПОРУЧИЛ ПРОВЕРИТЬ ХОД РЕКОНСТРУКЦИИ МОРСКОГО ПОРТА ПЕВЕК ИЗ-ЗА СРЫВА СРОКОВ

Вице-премьер – полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев поручил провести служебную проверку хода реконструкции морского порта Певек, который входит в состав Северного морского пути. На заседании госкомиссии по развитию Арктики представитель **Минтранса** сообщил, что работы в этом году должны были быть завершены, однако на данный момент закончены только на 40%.

«Я вам не завидую. Вы настолько спокойно докладываете о сорванных сроках. В протокол прошу занести служебную проверку (хода реконструкции)», – сказал Трутнев после доклада представителя министерства.

Мероприятия по реконструкции порта в самом северном городе России входят в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**. Выполнялись работы по устройству бетонных оголовков, кабельных каналов и подкрановых путей, верхнего покрытия причалов и другие. С учетом отставания по срокам завершить работы планируется летом следующего года, уточнил представитель **Минтранса**.

Порт Певек – один из крупнейших портов Северного морского пути, через него осуществляется более четверти объема поставок морским путем на Чукотку, а также завоз всех генеральных грузов для компаний, работающих в Чаун-Билибинском промышленном узле. Навигация здесь продолжается с июля по октябрь. По данным порта, его грузооборот превышает 280 тыс. тонн в год.

<https://tass.ru/ekonomika/10352893>

ДЕЛОВОЙ ПЕТЕРБУРГ; ДАРЬЯ КИЛЬЦОВА; 2020.12.25; СТОРОНОЙ ПРОШЛА

ВСМ между Петербургом и Москвой проложат мимо аэропортов, что некоторые эксперты считают большим упущением.

Но это может быть выгодно аэродрому Кречевицы под Новгородом.

О том, что так называемый «новгородский» вариант прохождения высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург с подходом к Великому Новгороду выбран как основной, стало известно в декабре после заседания научно-технического совета РЖД. Точной трассировки пока нет, так как проектирование началось только в 2020 году, но понятно, что аэропорты Пулково и Шереметьево окажутся в стороне.

Транспортный инженер Иван Вергазов в своем телеграм-канале «Сказочный проектировщик» пишет, что прохождение трассы через аэропорты удлинит бы маршрут всего на 3-4% (20-25 км) и увеличило время в пути на 25 минут, зато дало бы огромный (до 40%) мультимодальный эффект. Это как минимум позволило бы перетянуть пассажиров с самолетов на поезда и сгенерировало новый «спровоцированный» пассажиропоток как для авиа-, так и для ж.-д. транспорта за счет быстрой пересадки между ними.

Центр экономики инфраструктуры, который моделировал пассажиропотоки, рассматривал заход ВСМ в Шереметьево. Несмотря на то что этот вариант давал дополнительные 8 млн пассажиров в год, от него отказались в пользу более простого и быстрого в реализации.

Заход ВСМ в Пулково, похоже, не рассматривался. В компании «Воздушные ворота Северной столицы» (оператор Пулково) не прокомментировали проект. В пресс-службе ОАО «РЖД» вопрос касательно аэропортов также оставили без комментариев, отметив, что «в ходе проектирования будут выбраны оптимальные решения по выбору трассы». К слову, к Великому Новгороду трассу приблизили ради почти 1 млн пассажиров в год, что удлинит ее на 21 км.

Удачно зайдет

Вероятно, по счастливой случайности еще ближе к ВСМ окажется территория бывшего военного аэродрома Кречевицы под Великим Новгородом, который перешел в собственность Новгородской области в июне 2014 года. Самое ценное из оставшегося хозяйства военных, пребывающего в запустении, – взлетная полоса.

Точных данных о трассировке железной дороги по Новгородской области нет, но «предварительно для удобства пассажиров рассматривалась возможность расположения ВСМ с удаленностью от микрорайона Кречевицы порядка 5-10 км», – прокомментировали «ДП» в **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства Новгородской области.

В пресс-службе ОАО «РЖД» отметили, что размещение станции ВСМ вблизи Великого Новгорода будет определено с учетом перспектив развития аэропорта Кречевицы.

Благодаря ВСМ Кречевицы окажутся на расстоянии полутора часов от центров обоих крупнейших городов страны, чем нужно пользоваться и делать на его базе хаб для лоукостеров, считает Вергазов. «На стадии проектирования все реально, нужна только четкая постановка задачи проектировщикам. Например, сделать общий вокзал, чтобы как во Внуково или Франкфурте-на-Майне: с платформы один эскалатор – и вы возле стоек регистрации. Чтобы это сделать, нужен и инвестор, и поддержка государства», – говорит эксперт.

В 2015 году Кречевицы уже планировали сделать авиатранспортным терминалом, который сможет обслуживать лоукостеры, но ничего не получилось. Тем не менее в регионе не отказываются от развития лоукостеров. Пока же проект по реконструкции аэродрома Кречевицы и строительству аэропорта в Великом Новгороде включен в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**. Разработана предпроектная документация по реконструкции, а для начала ее реализации ведется работа по передаче аэродромной инфраструктуры Кречевиц в федеральную собственность. Ранее заявлялось, что улететь на самолете из Кречевиц можно будет в 2025 году.

Новый хаб

Для небольших авиакомпаний Кречевицы могут быть интересны низкими аэропортовыми сборами, в отличие от Пулково и Шереметьево. Так что жителям Петербурга и Москвы будет куда интереснее летать в Европу именно отсюда, в чем ВСМ им только поможет, отмечает Вергазов. В частности, тарифное меню может содержать скидки для пассажиров с авиабилетами. Также Кречевицы могут быть интересны с точки зрения развития региональной авиации.

Прохождение ВСМ рядом с аэродромом в Новгороде действительно может сыграть роль в возникновении нового хаба, считает директор по развитию ООО «Дорнадзор» Петр Атаев. «Авиасообщение, как и все в нашей стране, предельно централизовано. Сложно рассчитывать на значительный платежеспособный спрос именно из Новгорода, но интересно, если у Пулково наконец появится запасной аэродром в 2 раза ближе, чем Петрозаводск», – говорит Атаев. При этом отдельные станции ВСМ возле Пулково и Шереметьево, по его мнению, существенного спроса не добавят – транзитным пассажирам проще продолжить путь на самолете, тем более Шереметьево – только один из четырех московских аэропортов.

Через открытое небо

«Удобные стыковки, которые можно было бы обеспечить трассировкой ВСМ через два аэропорта, в среднесрочной перспективе дали бы дополнительный пассажиропоток и авиаперевозчикам, и железнодорожному оператору», – считает исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев, отмечая, что в краткосрочной перспективе авиакомпания потеряют часть пассажиров.

Миллиардные инвестиции в Кречевицы эксперт считает рискованными.

«На фоне того, что в Пулково нет дефицита слотов и терминальных емкостей, реализован льготный режим для зарубежных лоукостеров, куда полетят авиакомпании в ближайшие годы? Понятно, что в Пулково. Возможно, когда через 4 года этот режим закончится и если у инвестора получится реализовать такой же режим в Кречевицах, новгородский аэропорт может стать привлекательным. Но «открытое небо» в Пулково могут и продлить, чтобы дать аэропорту возможность наверстать потери от коронакризиса. Что делать инвесторам с Кречевицами в таком случае?» – рассуждает Пантелеев.

Иван Вергазов же считает, что многие потенциальные поездки не планируются из-за отсутствия удобных транспортных коммуникаций. Поэтому появление любого крупного мультимодального узла создает огромный спровоцированный спрос. «В случае с Кречевицами, в отличие от мировых примеров, где ВСМ строили уже к существующим аэропортам в условиях плотной застройки, есть минимум мешающей застройки и возможность сделать мощный хаб с нуля – ею нужно пользоваться обязательно. Даже если аэропорт в итоге не появится или появится позже, мы создаем возможность. Если мы ее не создадим, этого не будет никогда со стопроцентной вероятностью», – говорит транспортный инженер.

ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2020.12.25; РЕМОНТ ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ В АЭРОПОРТУ КЕМЕРОВА ПОДЕШЕВЕЛ НА ПОЛМИЛЛИАРДА

Стоимость реконструкции аэродрома в кемеровском аэропорту оценивается в 3 млрд рублей. Ранее собственник называл сумму на 500 млн рублей больше.

Холдинг «Новаяпорт», предварительно, оценивает реконструкцию аэродрома в аэропорту Кемерово в 3 млрд рублей. Ранее собственник в разговоре с вице-премьером РФ Маратом Хуснуллиным называл другую сумму – 3,5 млрд рублей. На эти средства можно отремонтировать и расширить федеральное имущество: взлетно-посадочную полосу, которую не реконструировали больше 20 лет, и рулежные дорожки, а также расширить перрон в связи с возведением нового международного терминала. Об этом рассказал руководитель сибирского кластера холдинга Евгений Янкилевич:

«Ремонт требует федерального финансирования. Одна из непростых ситуаций – в Кемерове. Реконструкция аэродрома пока не включена в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ** на период до 2024 года. Развитие Кузбасса, Кемерово и прогноз пассажирских перевозок показывают, что обновление аэродрома крайне актуально».

Ранее Янкилевич сообщал, что холдинг готов профинансировать подготовку проекта реконструкции аэродрома, пройти госэкспертизу в 2020-2021 годах, чтобы с конца будущего года приступить к работам. Примерная стоимость составления ПСД – 130-150 млн рублей.

Сейчас на территории кемеровского аэропорта продолжается строительство нового международного терминала. Стоимость проекта – 3,3 млрд рублей. Подрядчик – турецкая компания «Лимакармацстрой». Возведение терминала, рассчитанного на обслуживание 1,5 млн пассажиров в год, стартовало в мае. На данный момент здание уже накрыли кровлей, идет монтаж фасада. Как уточнил Янкилевич в интервью «Коммерсантъ-Сибирь», несмотря на то, что пандемия вызвала задержку мобилизации персонала у подрядной организации, поставок конструкций и оборудования, работы идут по графику.

«Новаяпорт» планирует сдать терминал в мае-июне, к празднованию 300-летия промышленного освоения Кемеровской области.

Ранее «ФедералПресс» писал, что кемеровская воздушная гавань сильно пострадала во время пандемии. Она потеряла около 40 % пассажиропотока.

<https://fedpress.ru/news/42/economy/2648472>

ТАСС; 2020.12.25; СТОИМОСТЬ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП НОВОСИБИРСКОГО АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО СОСТАВИТ 24 МЛРД РУБЛЕЙ

Стоимость реконструкции первой взлетно-посадочной полосы (ВПП-1) новосибирского международного аэропорта Толмачево оценивается в 24 млрд рублей, ее первого этапа – в 10,4 млрд рублей. Об этом сообщил генеральный директор аэропорта «Толмачево» Евгений Янкилевич в интервью изданию «Ъ-Сибирь».

Аэропорт Толмачево имеет две функционирующие взлетно-посадочные полосы, принадлежащие государству. Первая ВПП аэропорта находится в ведении Минобороны, вторая – **Росавиации**. В конце августа 2019 года губернатор Новосибирской области сообщал, что власти региона совместно с «Новаяпортом» и Минобороны приступили к обследованию и подготовке к капремонту и реконструкции ВПП-1, стоимость проекта составит более 8 млрд рублей.

«Общая стоимость реконструкции принадлежащей государству первой взлетно-посадочной полосы (ВПП-1) аэропорта Толмачево оценивается в 24 млрд руб., первый этап – в 10,4 млрд руб.», пишет издание.

Как сообщил Янкилевич, холдинг «Новаяпорт» для ускорения решение о реконструкции профинансирует разработку проекта. «Разработка проектной документации оценивается в 300-350 млн руб. Техническое задание утверждено **Росавиацией**, договор на проектирование в стадии обсуждения с проектным институтом, скоро подпишем», – цитирует издание гендиректора.

В августе в **Министерстве транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области ТАСС сообщали, что проект реконструкции ВПП-1 может быть включен в **Комплексный план расширения и модернизации магистральной инфраструктуры**. Однако, как рассказал ТАСС министр транспорта и дорожного хозяйства Анатолий Костылевский, проект так и не вошел в **Комплексный план** из-за своей дороговизны – власти намеревались запросить на него около 20,6 млрд рублей из федерального бюджета.

«Мероприятие имеет высокий приоритет и включено в перечень мероприятий развития и жизнеобеспечения, не обеспеченных финансированием, но прошедших ранжирование и поддержанных к включению в федеральные проекты проектным комитетом в случае определения дополнительных источников финансирования, достаточных для реализации таких мероприятий», – уточнил министр.

ТАСС; 2020.12.25; БОЛЕЕ 16,5 ТЫС. КМ ДОРОГ ПОСТРОЕНО И ОТРЕМОНТИРОВАНО ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ В 2020 Г.

Свыше 16,5 тыс. км дорог было построено и отремонтировано в текущем году в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», говорится в сообщении АНО «Национальные приоритеты».

«Отремонтировано и введено в эксплуатацию более 16,5 тыс. км дорог, – отмечается в сообщении. – Установлено более 2,9 тыс. светофоров и порядка 173 тыс. дорожных знаков».

Так, в 2020 году работы завершены на более 7 тыс. объектов, в нормативное состояние приведено 145 млн кв. м дорожного покрытия. «Это соразмерно площади 20 000 футбольных полей», – пояснили в организации.

В нормативное состояние также приведено более 800 участков дорог, ведущих к медицинским учреждениям, отремонтировано и обустроено свыше 1,4 тыс. улиц общей протяженностью 1,3 тыс. км, ведущих к детским образовательным и досуговым учреждениям.

Кроме того, в этом году в канун празднования 75-летия Великой Победы стартовал проект «Улица Победы». Кампания предусматривала ремонт улиц, проспектов и площадей в 83 регионах страны, названия которых связаны с этой датой. «Акция затронула все регионы – участники **нацпроекта**, в результате отремонтировали 400 «победных» улиц», – отметили в «Национальных приоритетах».

ТАСС; 2020.12.25; БОЛЕЕ 650 АВТОБУСОВ, ТРОЛЛЕЙБУСОВ И ТРАМВАЕВ ПОСТАВЛЕНО В РЕГИОНЫ В 2020 Г. ПО НАЦПРОЕКТУ

Свыше 650 новых автобусов, троллейбусов и трамваев поставлено в текущем году в российские регионы в рамках национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**. Об этом говорится в сообщении АНО «Национальные приоритеты».

«В текущем году более 650 новых автобусов, троллейбусов и трамваев появились в 14 городских агломерациях: Белгородской, Воронежской, Екатеринбургской, Ивановской, Пермской, Казанской, Кемеровской, Липецкой, Нижегородской, Омской, Самарско-Тольяттинской, Череповецкой, Ульяновской и Ижевской», – отмечается в сообщении.

Речь идет о программе обновления городского транспорта в составе **БКАД**. В 2020 году ее финансирование составило 7 млрд рублей, из которых 4 млрд руб. – бюджетные средства, 3 млрд руб. – средства лизинговых компаний. По словам экс-**министра транспорта РФ** Евгения Дитриха, в 2021 году средства на эти цели не сократятся относительно текущего года.

В «Национальных приоритетах» также подчеркнули, что в 2021 году программа перерастет в отдельный федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» в рамках **БКАДа**.

ТАСС; 2020.12.25; БОЛЕЕ 1 ТЫС. КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ С НАЧАЛА 2020 ГОДА

Более 1 тыс. км автомобильных дорог было отремонтировано в Нижегородской области в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** с начала 2020 года. Об этом сообщил губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, выступая с ежегодным отчетом перед жителями региона.

«В 2020 году в Нижегородской области было отремонтировано 1 076 км дорог. Объем работ на 30% превысил показатели предыдущего года. Для понимания масштабов проведенной работы: по объемам дорожного ремонта Нижегородская область занимает второе место среди всех субъектов РФ. И это только в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, – пояснил Никитин.

Среди значимых проектов, которые удалось отремонтировать в этом году, губернатор назвал транспортную развязку Неклюдово-Золотово, а также начало строительства транспортной развязки на улице Циолковского в Сормовском районе Нижнего Новгорода и строительство транспортной развязки в районе деревни Ольгино. Кроме того, Никитин напомнил, что более 250 участков дорог местного значения ежегодно будет ремонтироваться по программе поддержки местных инициатив.

«Нередко мы сталкиваемся со случаями, когда отремонтированная дорога заканчивается на полпути, потому что участок у дома или школы просто не подходит под требования **нацпроекта**. Понимая важность локальных дорог, мы их включаем в новый подпроект программы поддержки местных инициатив «Дорога к дому» – это более 250 участков дорог ежегодно. Стремимся синхронизировать эту работу с объектами в рамках

национального проекта, тем самым повышаем эффективность усилий», – добавил Никитин.

<https://tass.ru/v-strane/10356391>

ТАСС; 2020.12.25; В АДЫГЕЕ ПРИСТУПИЛИ К РЕМОНТУ ДОРОГ, ЗАПЛАНИРОВАННОМУ ПО НАЦПРОЕКТУ НА 2021 ГОД

Власти Адыгеи с опережением графика приступили к ремонту автодорог, запланированному национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на 2021 год. Об этом сообщила в пятницу пресс-служба **Министерства транспорта РФ** по итогам рабочей встречи заместителя министра – руководителя **Федерального дорожного агентства** Андрея Костюка с главой Адыгеи Муратом Кумпиловым.

«В республике в этом году по **нацпроекту** со значительным опережением приведены в соответствие с нормативными требованиями участки автомобильных дорог регионального и местного значения общей протяженностью 69,5 км. В настоящее время в республике реализуются плановые показатели **нацпроекта** 2021 года: ремонт 11 участков автодорог протяженностью более 17 км. Из средств резервного фонда правительства РФ на эти цели было выделено 165,5 млн рублей», – говорится в сообщении.

С начала текущего года в регионе на 70 объектах завершены работы по укладке асфальтобетона и других типов покрытий. Установлено 56 камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Общая сумма финансирования по национальному проекту в республике в 2020 году составила 766 млн рублей, уточнили в пресс-службе.

На встрече также обсудили вопрос федерального финансирования строительства следующей очереди обхода города Майкопа. В рамках первой очереди, введенной в 2009 году, проложено около 9 км дороги. Протяженность второй очереди с тремя мостовыми сооружениями составит 10,4 км, третьей – 7,5 км. «Завершение этого дорожного объекта в будущем значительно расширит транспортные возможности региона, разгрузит Майкоп от транзитного транспорта и большегрузов, а также повысит ее инвестиционную привлекательность и улучшит экологию города», – добавили в пресс-службе **Минтранса РФ**.

В пресс-службе главы Адыгеи уточнили, что строительство третьей очереди автодороги запланировано в 2021-2023 годах, реализация этого проекта также ведется ускоренными темпами. При поддержке **Минтранса России** появится возможность начать освоение федеральных средств раньше планируемого срока. «Мы видим внимание и поддержку наших инициатив со стороны правительства РФ, **Минтранса России**. Это позволяет нам ускоренными темпами выполнять поставленные федеральным центром задачи по совершенствованию дорожной сети республики и создать важные для региона инфраструктурные объекты», – приводит слова Кумпилова пресс-служба главы региона.

<https://tass.ru/ekonomika/10352659>

ПРАЙМ; 2020.12.25; ВЭБ ПЕРЕДАСТ ГТЛК АКТИВЫ В АВИАЦИОННОЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛЯХ – ЦЕХОМСКИЙ

ВЭБ в рамках реформы институтов развития передаст **ГТЛК** активы в авиационной и железнодорожной отраслях, сообщил первый зампред госкорпорации Николай Цехомский.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин в ноябре объявил, что правительство проведет оптимизацию институтов развития. В частности, будет сформирован крупный инвестиционный блок на базе ВЭБа с передачей под его управление «Корпорации МСП»,

Российского экспортного центра, ЭКСАР, «Роснано» и четырех фондов – «Сколково», Фонда содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере, Фонда инфраструктурных и образовательных программ и Фонда развития промышленности.

«С точки зрения лизинга – сейчас готовится дорожная карта. Мы будем смотреть, как и какую часть деятельности готовы, сейчас формируется как раз план, как часть деятельности ВЭБа будет передаваться ГТЛК. Пока этой карты нет, наверное, рано говорить о каком-то финальном формате. Мы понимаем, что это не весь наш лизинг, а только часть наших активов в одной и другой отрасли будет передана», – рассказал Цехомский в пятницу на итоговом брифинге ВЭБа за 2020 год.

«Для нас ГТЛК партнер, партнер в городских проектах. Мы думаем, что это партнерство только укрепится в дальнейшем. Мы понимаем также, что для института развития, например, наверное, не очень правильно заниматься лизингом самолетов Boeing или самолетов Airbus. То есть, наверное, это не поддержка российского производителя, поэтому в этой части мы точно хотим из этого бизнеса выходить», – добавил он.

По словам Цехомского, госкорпорация планирует также передать ГТЛК проекты в железнодорожной отрасли. «Я думаю, что да. Точно ЖД они должны перехватить активность. Мы в принципе перестали уже сейчас приобретать новые вагоны и выходим из этой отрасли. И мы выходим из авиационной отрасли», – заключил он.

ПРАЙМ; 2020.12.25; ПУНКТ ПРОПУСКА В ПОРТУ МУРМАНСК ОТКРОЕТСЯ 2 ЯНВАРЯ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

Грузо-пассажирский пункт пропуска через госграницу в порту Мурманск откроется 2 января 2021 года, следует из приказа Минтранса, опубликованного на сайте Минюста.

«Приказываю: открыть морской грузо-пассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу РФ в морском порту Мурманск», – говорится в документе. Как следует из релиза Минтранса, приказ вступит в силу 2 января.

Пункт пропуска в Мурманске предназначен для обеспечения безопасности морских грузовых операций по перегрузке СПГ по схеме «судно-судно» с судов-газовозов ледового класса на суда-газовозы без ледового усиления и направлен на оптимизацию поставок СПГ от морского порта Сабетта до потребителей СПГ по Северному морскому пути.

«Реализация проекта способствует увеличению грузопотока по Северному морскому пути до 80 миллионов тонн к 2024 году за счет интенсификации использования морских судов», – сообщает Минтранс. Пропускная способность пункта пропуска после реконструкции составит 240 судов и 10,5 миллиона тонн СПГ ежегодно.

РИА НОВОСТИ; 2020.12.26; РАБОЧАЯ ГРУППА ОБСУДИЛА КЛИМАТ ЯКУТИИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ

Рабочая группа обсудила климатические условия Якутии для строительства вантового моста через Лену, сообщает пресс-служба администрации главы и правительства республики.

В пятницу и. о. первого вице-преьера правительства Дмитрий Бердников провел заседание рабочей группы по строительству Ленского моста.

«... Рассмотрены вопросы об учете гидрологических и ледовых условий реки Лена и технической возможности строительства и эксплуатации вантового моста в природно-климатических условиях Якутии», – рассказали в пресс-службе.

Специалисты АО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург», который был выбран проектным институтом строительства моста, выступили с информацией об учете гидрологических и ледовых условий реки Лена. Основную работу по русловым потокам

делает географический факультет МГУ. Второй соискатель – государственный гидрологический институт.

«Ведущий сотрудник МГУ Александр Завадский сообщил, что инженерно-гидрологические изыскания по учету гидрологических и ледовых явлений на реке Лена были начаты в марте этого года и завершены месяц назад. На основании этого подготовлен и передан проектному институту большой отчет. Сейчас осталась работа, связанная с математическим моделированием гидравлики потока и русловых деформаций», – говорится в релизе.

На заседании обсудили ситуацию с обледенением вантового моста во Владивостоке. По словам технического директора проектного института Игоря Колюшева, в мире разработаны и испытаны несколько вантовых систем, предотвращающих такое явление. Колюшев объяснил, что вантовые мосты строятся именно в целях облегчения прохождения ледоходов на реках.

«В этом случае мостовые опоры можно установить вдали друг от друга. В проекте Ленского моста пролет между опорами составит 850 метров. Для сравнения, пролет моста на бухте Золотой Рог во Владивостоке – 800 метров, а на мосту на Русский остров – 1100 метров», – сказал он.

Ранее сообщалось, что проект строительства моста через реку Лену в Якутии получил поддержку межведомственной комиссии при **Минтрансе РФ**. Общая протяженность моста составит 3,1 километра, расчетная скорость – 120 километров в час. Прогнозируется, что в сутки по мосту будут проезжать 4797 автомобилей.

<https://ria.ru/20201226/most-1591027143.html>

ВЕСТИ; 2020.12.27 23:11; РЖД НА ОСОБОМ ДОВЕРИИ

Недавно президент России Владимир Путин на совместном заседании Госсовета и Совета по стратегическому развитию и национальным проектам поручил правительству расширить практику выпуска инфраструктурных облигаций по примеру **ОАО «Российские железные дороги»**. Тот факт, что экономика остро нуждается в долгосрочных стратегических инвестициях, несомненен. **РЖД**, которые уже не первый год при поддержке министерства финансов России используют инфраструктурные бонды для финансирования проектов в рамках государственно-частного партнерства, являются одними из первопроходцев на этом пути. А летом 2020 года, даже в условиях пандемии и связанных с ней ограничений, национальный железнодорожный перевозчик первым из российских компаний небанковского сектора с успехом разместил бессрочные корпоративные облигации. Спрос на бумаги в два раза превысил предложение, и в итоге компания вместо 15 миллиардов привлекла 30 миллиардов рублей. Несмотря на то, что размещение проходило в рублях, в число инвесторов **РЖД** вошли зарубежные фонды. Таким образом, перевозчик способствовал повышению глобального доверия к российскому рынку ценных бумаг и сумел сформировать крепкую финансовую основу для собственной деятельности.

Ответственность в полном объеме

Во многом благодаря грамотному подходу к привлечению инвестиций и управлению финансовыми потоками даже в разгар пандемии коронавируса компания сохранила все взятые на себя социальные обязательства. Зарплаты железнодорожникам в 2020 году регулярно индексировались: согласно корпоративному коллективному договору, с 1 марта оплата труда работников **ОАО «РЖД»** была увеличена на 2%, с 1 октября – еще на 1%.

В настоящее время перевозчик остается крупнейшим российским работодателем. Весной 2020 года компания с целью заботы о здоровье сотрудников сумела перевести порядка трети персонала на удаленку без ущерба качеству работы. Было организовано более 70 тысяч дистанционных рабочих мест. В то же время образовательные программы для

сотрудников сохранились и даже были расширены. Например, летом перевозчик запустил проект обучения для женщин по профессии «Помощник машиниста». Трудиться выпускницы этого курса будут на высокотехнологичных «Ласточках».

В интересах пассажиров

Что касается пассажирского сообщения, то серьезные инвестиции сделали **РЖД** в обновление парка локомотивов и вагонов. В частности, в этом году перевозчик закупил более 600 современных вагонов дальнего следования. Увеличилось на сети и количество полубившихся пассажирам «Ласточек», маршруты которых тоже существенно расширили.

В полном объеме сохранил холдинг льготы для многодетных семей, инвалидов и школьников. Несмотря на пандемию, холдинг продолжил практику предоставления школьникам льготного проезда даже в летний период. А в настоящее время в приложении «РЖД Пассажирам» тестируется возможность оформления льготных билетов на электрички для школьников и студентов.

В целом пассажирские сервис, как и внешний вид билетов, были в этом году серьезно усовершенствованы, став более структурированными и информативными. Теперь, например, при оформлении проездного документа даже медицинские работники, путешествующие поездами дальнего следования, могут заранее сообщить о готовности оказать при необходимости первую помощь.

Финансирование модернизации

Основные инвестиции перевозчик, безусловно, осуществляет в рамках реализации правительственного «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры до 2024 года». Как отметил недавно российский премьер-министр Михаил Мишустин, объем финансирования этого проекта на ближайшие три года составит 2 триллиона рублей.

Важно отметить и тот факт, что огромное внимание **РЖД** в последнее время уделяют вопросам цифровизации. Так, например, компания модернизирует сети передачи данных, и в конце декабря 2020 года ввела в эксплуатацию магистральный сегмент высокоскоростной технологической сети передачи данных для Восточного полигона, благодаря чему скорость передачи на самом динамично развивающемся сегодня направлении увеличится в 10 раз.

Практически полностью сохранила компания в 2020 году и программу реконструкции вокзалов. Железнодорожники открыли обновленные вокзалы в Улан-Удэ, в Иванове и на станции Шарья в Костромской области, а также первый модульный вокзал на станции Сосногорск в Коми. Все станционные комплексы оборудуются по последнему слову техники, в том числе с учетом потребностей маломобильных пассажиров.

На московских Ленинградском, Ярославском и Казанском вокзалах недавно появились первые на сети справочные видеотерминалы, поддерживающие технологию обслуживания слабослышащих пассажиров. А на вокзалы Дальневосточного федерального округа, например, закупили разработку Арктического инновационного центра СВФУ и резидентов технопарка «Якутия» - роботов-дезинфекторов Vedroid Foton. Роботы будут проводить ежедневную очистку воздуха при помощи двух рециркуляторов, установленных на мачтах. Ранее они с успехом прошли апробацию в поликлиниках Якутска.

Кроме того, **РЖД** в 2020 году приступила к работе по преобразованию на многих вокзалах комнат длительного отдыха в современные гостиницы. В частности, такой комфортабельный отель на 44 номера с качественной звукоизоляции уже открылся на Московском вокзале Петербурга.

Устойчивое развитие как основной принцип

Много проектов, которые требуют долгосрочного финансирования, у **РЖД** и в сфере природоохранной деятельности. Например, в сотрудничестве с Минприроды, властями

Иркутской области и Бурятии и экологами компания разработала программу постоянного экологического мониторинга ситуации в районе озера Байкал, который затронут в работах по модернизации БАМа и Транссиба. Ее реализация требует соответствующего технического оснащения, а также озеленения больших территорий. Так, в этом году компания уже высадила компенсационные лесопосадки в районе строительства Байкальского тоннеля.

Новые инициативы перевозчика в сфере защиты природы были обнародованы в середине сентября в рамках корпоративной «Концепции финансирования проектов устойчивого развития». Все они одобрены рейтинговым агентством «Эксперт РА» как соответствующие международной методологии ISMA и национальной методологии, разработанной под руководством ВЭБ.РФ. Для реализации проектов холдинг тоже намерен привлечь средства с помощью выпуска инфраструктурных «зеленых» облигаций. Уже имеющийся практический опыт компании в вопросе использования в «зеленых» проектах денег, полученных на долгосрочное развитие, можно признать удачным. В этом 2020 году холдинг инвестировал средства на программы по снижению выбросов CO₂ в атмосферу. Стоит напомнить, что железнодорожный транспорт, в принципе, является самым экологичным. А при внедрении со стороны российского перевозчика особых механизмов охраны окружающей среды воздействие отрасли на природу будет снижено еще больше. Поэтому уже сейчас у экспертов нет сомнений в том, что «зеленые» облигации РЖД найдут своих инвесторов в России и за рубежом. Тем более, что на финансовом рынке не так много компаний транспортного сектора размещают такие ценные бумаги.

По словам аналитиков, выпуская инфраструктурные облигации, РЖД идут цивилизованным путем привлечения инвестиций по примеру таких мировых корпораций как British Airways и EDF. Размещение корпоративных бондов требует от эмитента прозрачности деятельности, открытости и ответственности перед клиентами, партнерами, инвесторами и обществом в целом. То есть как раз всех тех качеств, которые особенно ярко и продемонстрировали ОАО «Российские железные дороги», в том числе в период пандемии 2020 года.

<https://www.vesti.ru/finance/article/2503774>

ПРАЙМ; 2020.12.25; ЭСТОНИЯ НАДЕЕТСЯ НА ЗАПУСК ЭЛЕКТРОПОЕЗДА ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ТАЛЛИНН

Эстония надеется, что Россия проявит интерес к электрификации 35-километрового участка железной дороги от российского Кингисеппа до эстонской границы, что в перспективе позволило бы запустить электрички из Таллинна в Санкт-Петербург, сообщил в пятницу глава отдела электросетей государственной компании Eesti Raudtee (Эстонская железная дорога) Андрус Алас.

«Бронзовый солдат» соседствует на таллинском военном кладбище с захоронениями летчиков и моряков времен Первой и Второй мировых войн

«Если этот отрезок удастся электрифицировать, то вместо дизельных поездов до Петербурга можно будет ездить на электропоездах. Учитывается влияние дизельных поездов на окружающую среду, обслуживание подвижного состава электропоездов дешевле, от них меньше шума, более оптимальные разгон и торможение, то есть благодаря этой динамике можно снизить время поездки. Такая же логика должна, по идее, быть и у российской стороны», – сказал Алас порталу эстонского телерадиовещания ERR. Эстония одобрила планы США ввести санкции против «Северного потока 2»

По словам чиновника, этим предложением Eesti Raudtee хочет создать предпосылки для более плотного движения товарных и пассажирских составов.

«Какие объемы могут быть в будущем, пока не могу сказать», – добавил Алас. Внутри Эстонии предстоит через четыре года обеспечить электрификацию железной дороги от Таллинна до Тарту, а еще через год – до пограничной Нарвы.

Eesti Raudtee планирует профинансировать строительство контактной сети в течение ближайших семи лет в рамках эстонско-российской программы приграничного сотрудничества на период с 2021 года по 2027 год.

Стоимость проекта оценивается примерно в 15 миллионов евро. Эстонские железнодорожники предполагают, что главным партнером проекта с российской стороны станет Октябрьская железная дорога – филиал РЖД.

ПРАЙМ; 2020.12.25; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ РЖД 29 ДЕКАБРЯ ВЫБЕРЕТ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ, ОБСУДИТ ИНВЕСТПРОГРАММУ 2020-21 ГГ

Совет директоров РЖД 29 декабря выберет своего председателя, обсудит корректировку инвестиционной программы на 2020 год и утверждение ее на 2021 год, следует из сообщения компании.

«Повестка дня заседания совета директоров эмитента: Об избрании председателя совета директоров ОАО «РЖД», – говорится в сообщении.

Кабмин РФ накануне сообщил, что утвердил директиву о переизбрании первого вице-преьера Андрея Белоусова главой совета директоров РЖД.

«О корректировке инвестиционной программы и финансового плана ОАО «РЖД» на 2020 год», – гласит еще один вопрос повестки.

РЖД на фоне изменения ситуации в экономике в течение года пересматривали параметры инвестпрограммы и финплана на 2020 год. Один из последних вариантов инвестпрограммы составлял 640 миллиардов рублей. Однако гендиректор РЖД Олег Белозеров в конце ноября отмечал, что президент России Владимир Путин поручал рассмотреть возможность ее увеличения, и компания предложила совету директоров увеличить капвложения до порядка 720 миллиардов рублей за счет новых продуктов, в том числе факторинга.

«Об утверждении финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов», – другой вопрос для рассмотрения на совете директоров. Инвестиционная программа РЖД в 2021-2023 годах составляет более 2 триллионов рублей, в том числе более 730 миллиардов рублей – в следующем году, сообщил глава правительства Михаил Мишустин на заседании кабмина в четверг, где рассматривался этот вопрос.

РИА НОВОСТИ; 2020.12.25; ПОДМОСКОВЬЕ И «РЖД» БУДУТ ВМЕСТЕ РАЗВИВАТЬ ТРАНСПОРТ

Московская область и «РЖД» заключили соглашение о совместном развитии транспортной инфраструктуры. Для этой цели губернатор Подмосковья Андрей Воробьев встретился с генеральным директором «Российских железных дорог» Олегом Белозеровым, сообщил телеканал «360».

Губернатор отметил, что пригородное сообщение крайне важно для каждого человека и экономики. По этой причине сфера перевозок требует стремительного и своевременного развития.

За год совместной работы областного правительства и «РЖД» смертность на участках МЖД упала практически на 50%. Дальнейшее сотрудничество позволит добиться высоких результатов, отметил руководитель региона.

«Спасибо, что поддержали нас вместе со своей командой. А дальше у нас план мероприятий, который позволит увидеть уже другие цифры. И конечно, благодаря президенту, активному участию Москвы и «РЖД» виден колоссальный эффект от МЖД», – заявил Воробьев.

В частности, соглашение касается строительства пешеходных переходов через железнодорожные пути. Также губернатор упомянул, что местные жители ждут запуска МЦД-3.

«Мы очень рассчитываем на строительство МЦД-3 – это тоже тема, которая очень волнует жителей. Мы хотим попросить вас максимально интенсивно заниматься этим направлением. И с мэром Москвы у нас полное взаимопонимание. Мы понимаем, насколько это важно – обеспечить качественное пригородное сообщение», – сказал Воробьев.

МЦД-3 соединит Зеленоград и Раменское, диаметр пройдет через Химки и Люберцы. Благодаря ему граждане получают еще 20 станций.

Кроме того, правительство Подмосковья направит в «РЖД» ряд предложений по поводу ремонта станций. Запланировано обновление платформ и благоустройство территорий у станций, где не проходит МЦД.

Все вопросы, связанные с расписанием и движением поездов в 2020 году, решались очень быстро. Пассажиры не почувствовали серьезных сложностей, добавил генеральный директор «Российских железных дорог» Олег Белозеров.

<https://ria.ru/20201225/rzhd-1590958694.html>

ТАСС; 2020.12.26; В ОАК РАССКАЗАЛИ, КАКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ УКРАЛИ С «САМОЛЕТА СУДНОГО ДНЯ»

Оборудование, украденное в результате инцидента с «самолетом судного дня» Ил-80 в Таганроге в начале декабря, не было связано с непосредственным функциональным назначением самолета, сообщили ТАСС в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, входит в Ростех).

«Самолет прибыл в Таганрог для проведения плановых работ. Вся специальная аппаратура была демонтирована с самолета сразу по прибытии и хранится в специальных помещениях. В результате инцидента исчезло некоторое количество блоков второстепенной аппаратуры, не связанной с непосредственным функциональным назначением самолета», – сказали в ОАК.

Как уточнили в ОАК, корпорация заинтересована «в максимально эффективном проведении расследования и обнаружении преступников». Предприятие оказывает всю необходимую помощь правоохранительным органам.

Режим доступа и охраны на аэродроме Таганрог-Южный дополнительно усилен после инцидента с кражей аппаратуры, сообщили ТАСС в ОАК. «По факту инцидента на аэродроме Таганрог-Южный ведется следствие. Организована комплексная проверка всех деталей и обстоятельств произошедшего. Несмотря на то, что следствие еще не завершено, режим доступа на аэродром дополнительно ужесточен, приняты дополнительные меры усиления режима охраны предприятия», – сказали в ОАК.

Как добавили в ОАК, «аэродром «Таганрог-Южный» отделен от производственного комплекса ТАНТК забором и на него можно попасть только по отдельному пропуску». «Заводской периметр охраняется отдельной структурой, не связанной с охраной аэродрома. Аэродром охраняет ФГУП «УВО Минтранса России». Охраной заводского периметра занимается АО «РТ-Охрана», – уточнили в ОАК.

<https://tass.ru/proisshestviya/10360221>

РИА ФАН; 2020.12.26; РОССИЯН ПРЕДУПРЕДИЛИ О ПОДОРОЖАНИИ АВИАБИЛЕТОВ В 2021 ГОДУ

Эксперты онлайн-сервисов проанализировали текущие тенденции и спрогнозировали изменения в стоимости авиаперелетов в ближайшие годы.

Теперь авиабилеты в России можно купить дешевле, чем год назад, в среднем на 15%. В некоторых городах снижение цен достигает 40%. Если пандемия коронавируса отступит, цены на перелеты внутри России могут вырасти снова. Например, от 6% до 7%, как и в 2019 году, сообщают аналитики.

Средний чек на покупку проездных документов за границу (по маршрутам, по которым осуществлялись перевозки) в 2020 году увеличился. За несколько месяцев в некоторых областях он поднялся вдвое по сравнению с 2019 годом. Стоимость поездок в страны ближнего зарубежья выросла в среднем на 6%, в Европу – на 9%.

В 2021 году стоимость авиабилетов за границу не снизится, а цены будут как минимум на уровне 2019 года, прогнозируют аналитики. Кроме того, если ограниченное количество маршрутов остается открытым для путешествий, их стоимость может продолжать расти. Ранее после ответа **Минтранса РФ** на запрос депутата Госдумы Натальи Кувшиновой **Росавиация** подтвердила, что в ближайшее время не будет ограничивать международные полеты.

<https://riafan.ru/1359754-rossiyan-predupredili-o-podorozhanii-aviabiletov-v-2021-godu>

ПРАЙМ; 2020.12.26; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, ГДЕ В АЭРОПОРТУ ЛЕГЧЕ ВСЕГО ЗАРАЗИТЬСЯ COVID

Самая опасная зона в аэропорту с точки зрения заражения коронавирусом – это место досмотра, где сложно соблюдать социальную дистанцию и где используются пластиковые лотки для вещей, после прохождения досмотра следует обработать руки антисептиком, чтобы снизить риск заражения, заявил РИА Новости ведущий эксперт Центра молекулярной диагностики ЦНИИ эпидемиологии Роспотребнадзора Михаил Лебедев.

«Потенциально самая «грязная» – зона досмотра, где из-за скопления людей порой очень трудно соблюдать дистанцию и где используются пластиковые лотки, в которые пассажиры складывают личные вещи и документы. Но если вы не будете толпиться в очереди и не станете снимать маску (или стягивать ее с носа на подбородок), а после прохождения досмотра обработаете руки антисептиком, то этим вы существенно снизите риск заразиться», – сказал Лебедев.

Он отметил, что лучше без необходимости не ходить по зданию аэропорта, не бродить по магазинам и кафе, а если пришлось, то делать это в маске и расплачиваться за покупки наличными, а картой.

Кроме того, регистрироваться на рейсы лучше онлайн, и по возможности следует соблюдать социальную дистанцию, так риск подхватить инфекцию ниже, уточнил Лебедев.

При этом в самом самолете воздух полностью обновляется каждые 3 минуты, риск заражения коронавирусом есть только от ближайших соседей или бортпроводников, заявил Михаил Лебедев.

«В полете воздух в салоне полностью обновляется каждые три минуты. Половина его забирается из-за борта, другая половина пропускается через HEPA-фильтры, очищающие от 99% вредных примесей и вирусов. Направление вентиляции в самолетах способствует снижению риска заражения, воздух курсирует не по кругу, проходя по всем рядам самолета, а идет исключительно сверху вниз», – сказал Лебедев.

Он пояснил, что благодаря этому воздушные потоки не перемешиваются. И если человек не ходит туда-сюда по салону, а сидит в кресле, то риск заразиться у него есть только от ближайших соседей или от бортпроводников, поэтому авиакомпании обязывают персонал работать исключительно в перчатках и масках.

<https://1prime.ru/health/20201227/832691656.html>

ПРАЙМ; 2020.12.25; ДЕПУТАТ ПРИЗВАЛ ОТМЕНИТЬ ПЛАТУ ЗА ВЫБОР МЕСТ В САМОЛЕТЕ ДЛЯ СОПРОВОЖДАЮЩИХ ДЕТЕЙ-ИНВАЛИДОВ

Зампредседателя комитета ГД по труду, социальной политике и делам ветеранов Михаил Терентьев отправил запрос **министру транспорта РФ Виталию Савельеву** с предложением запретить авиаперевозчикам брать плату за совместную посадку пассажиров, сопровождающих детей-инвалидов, сообщили РИА Новости в пятницу в пресс-службе депутата.

Поводом для обращения послужила ситуация, которая ранее возникла у матери двоих детей из Москвы при перелете в Санкт-Петербург на самолете авиакомпании «Победа». Сотрудники авиакомпании не дали матери, один из детей которой страдает аутизмом, сидеть рядом со своим ребенком-инвалидом, так как она не доплатила за эту услугу.

«В целом трудно понять причины, почему при совместном размещении пассажиров с них должна взиматься доплата. И тем более это непонятно, когда это требование предъявляется к перевозке детей-инвалидов и пассажиров с ограниченными возможностями здоровья с учетом предпочтений, которые предоставляются им статьей 106.1 Воздушного кодекса Российской Федерации», – отмечается в депутатском запросе, который есть в распоряжении РИА Новости.

В связи с этим Терентьев просит главу **Минтранса** поручить выработать «предложения по внесению изменений в Федеральные авиационные правила, запрещающие авиаперевозчикам взимать дополнительную плату за совместную посадку пассажиров, сопровождающих детей-инвалидов».

ТАСС; 2020.12.25; МЕЖДУ МОСКВОЙ И БРЮССЕЛЕМ ВОЗОБНОВИЛИ ПРЯМОЕ ЧАРТЕРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

Первый с весны нынешнего года прямой чартерный рейс **авиакомпании «Аэрофлот»** Москва – Брюссель прибыл в пятницу в бельгийскую столицу, передает корр. ТАСС из брюссельского международного аэропорта Zaventem. Как сообщили в пресс-службе воздушной гавани, российская авиакомпания получила разрешение на осуществление полетов до конца марта 2021 года.

«Рейс прибыл в соответствии с расписанием в 11:12 (13:12 мск – прим. ТАСС). Полеты российской **авиакомпании «Аэрофлот»** по маршруту Москва – Брюссель – Москва будут осуществляться на постоянной основе 1 раз в неделю по пятницам, разрешение на осуществление этих рейсов со стороны Бельгии предоставлено до конца марта 2021 года», – уточнили в пресс-службе.

На сайте **«Аэрофлота»** билеты на этот рейс можно забронировать в обычном режиме до 26 марта 2021 года.

Пассажир рейса Алексей рассказал корр. ТАСС на выходе из аэропорта: «Самый обычный полет. Самолет достаточно загружен, людей много, но все четко, по расписанию, без проблем. Билеты покупали в интернете. Конечно, по прибытии действуют санитарные требования, необходимо заполнить бельгийскую форму локации пассажира и выдержать дома карантин».

Для туристических поездок граница России и Бельгии остается закрыта, поэтому воспользоваться этим рейсом могут только дипломаты, члены официальных делегаций, лица, имеющие действующие въездные документы: вид на жительство, гражданство Бельгии или другой страны Евросоюза. Как сообщил ТАСС источник в авиационной отрасли Бельгии, пока невозможно гарантировать, что рейсы даже один раз в неделю будут бесперебойными: все будет зависеть от эпидемической ситуации и эффективности вакцинации, которая в России уже идет, а в Бельгии должна начаться 28 декабря.

Движение к нормализации

Комментируя это событие, в посольстве России в Бельгии ТАСС заявили: «Придаем большое значение решению **«Аэрофлота»** о возобновлении прямых рейсов между

Москвой и Брюсселем, которые на первом этапе будут осуществляться раз в неделю. Без сомнения, прямые полеты будут способствовать нормализации двустороннего взаимодействия на разных направлениях и помогут тем, кому по объективной причине нужно прямое авиасообщение».

При этом в посольстве вновь подчеркнули, что речь пока не идет о полноценном открытии границ: «В обеих странах продолжают действовать ограничения, связанные с COVID-19. В этой связи рекомендуем заранее ознакомиться с требованиями для пассажиров на сайтах Федеральной государственной службы иностранных дел Бельгии, info-coronavirus.be и Роспотребнадзора. Также напоминаем, что на данном этапе воспользоваться рейсами смогут только отдельные категории граждан».

Страны ЕС в июне этого года договорились о согласованном принятии решений об открытии границ с не входящими в сообщество государствами. Пока в этот список входят 8 государств: Австралия, Новая Зеландия, Япония, Южная Корея, Сингапур, Таиланд, Руанда, Уругвай. Пока не ясно, будет ли после 1 января 2021 года (когда завершится переходный период по Brexit) включена в этот список Великобритания, где был обнаружен новый штамм коронавируса.

В России решения об открытии границ с иностранными государствами находятся в компетенции Оперативного штаба по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории Российской Федерации под руководством первого вице-премьера Татьяны Голиковой.

<https://tass.ru/ekonomika/10354049>

[Вернуться в оглавление](#)