



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

# Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 45 (1 164) 2 – 8 ноября 2020 года

## ХРОНИКА

- Госдума приняла в третьем чтении федеральный закон, предусматривающий новый порядок формирования правительства.
- Транспортные ведомства России и Китая обсудили вопросы сотрудничества в области автоперевозок.
- Завершена подготовка всех 12 портовых ледоколов ФГУП «Росморпорт» к зимнему сезону.

## В КРЕМЛЕ



## Подписан закон

Президент России Владимир Путин подписал Федеральный закон «О внесении изменения в статью 4 Федерального закона «О государственном регулировании развития авиации».

Федеральным законом уточняются полномочия Правительства РФ в области развития авиации.

В статью 4 Федерального закона «О государственном регулировании развития авиации» вносится изменение, предусматривающее, что Правительство РФ в целях обеспечения проведения единой государственной политики в области развития авиации утверждает нормативы финансовых затрат и правила расчета размера бюджетных ассигнований на капитальный ремонт аэродромов гражданской авиации, находящихся в федеральной собственности, а также межремонтные сроки проведения капитального ремонта.

## В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



## Ключевые причины

Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин провел заседание Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

В заседании приняли участие помощник Президента России Игорь Левитин, первый заместитель министра внутренних дел РФ Александр Горовой, заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства Андрей Костюк, представители Совета Федерации, МЧС, Министерства просвещения, Министерства здравоохранения, Министерства промышленности и торговли РФ, регионов и общественных организаций.

Окончание на 2–й стр.

## В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



## Сельхозавиация в помощь

Комитет СФ по аграрно–продовольственной политике и природопользованию утвердил рекомендации по итогам «круглого стола» на тему «Развитие сельскохозяйственной авиации как важнейшего инструмента по интенсификации растениеводства – эффективное и своевременное использование сельхозавиации может способствовать увеличению урожайности сельскохозяйственных культур на 3–5%.

Окончание на 2–й стр.

## О ГЛАВНОМ

” Вынужденные ограничения, связанные с эпидемией коронавируса, только стимулировали развитие дистанционных, электронных технологий. Сегодня коммуникации, в основе которых лежит Интернет, превратились во всеобщее достояние. И нужно добиваться, чтобы эта инфраструктура, все киберпространство действовали бесперебойно и безопасно.

Президент России Владимир Путин



# Время больших строек

В центре внимания – вопросы развития транспортной инфраструктуры



## ПРИОРИТЕТЫ

В рамках XIX Общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России» состоялось пленарное заседание «Как обеспечить устойчивое развитие в эпоху неустойчивости». В мероприятии, прошедшем в режиме онлайн, приняли участие министр транспорта РФ Евгений Дитрих, министр экономического развития РФ Максим Решетников, министр науки и высшего образования РФ Валерий Фальков, председатель Счетной палаты Алексей Кудрин, губернатор Ульяновской области Сергей Морозов, председатель правления ПАО «СИБУР Холдинг» Дмитрий Конов.

Ранее Счетной палатой было организовано экспертно–аналитическое мероприятие «Анализ системы государственного управления по внедрению Повестки устойчивого развития». Эксперты пришли к выводу, что для достижения целей и задач документов стратегического планирования необходимо существенно повысить взаимодействие между органами государственной власти. Пленарное заседание стало важным шагом в синхронизации подходов и организации такой работы.

Евгений Дитрих рассказал на нем о приоритетах развития транспортной инфраструктуры. По его словам, в 2011 году на федеральные дорожные стройки из бюджета было выделено порядка 250 млрд руб. К 2019 году эта сумма выросла до 400 млрд руб. В период пандемии удалось увеличить объемы транспортной строительства. В 2020 году на федеральные трассы выделено 600 млрд руб., объемы строек увеличились в полтора раза.

Глава Минтранса также подчеркнул, что транспортная стройка – это процесс непрерывного цикла. Он напомнил, что во время пандемии дорожное строительство не останавливалось практически ни на секунду. Сейчас в стране строится около 2000 км автодорог, 16 тыс. км реконструируется. В этом году по поручению Президента России в регионы были направлены дополнительные 100 млрд руб. на опережающее строительство автодорог

это процесс непрерывного цикла. Он напомнил, что во время пандемии дорожное строительство не останавливалось практически ни на секунду. Сейчас в стране строится около 2000 км автодорог, 16 тыс. км реконструируется. В этом году по поручению Президента России в регионы были направлены дополнительные 100 млрд руб. на опережающее строительство автодорог

## ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ:

” Внутри напунктов у нас есть важнейшая задача, связанная с формированием опорной дорожной сети. Порядка 170 тыс. км должны быть сформированы и к 2030 году содержаться в нормативном состоянии. Если до сих пор мы приводили в порядок региональные трассы, которые выберут российские субъекты, то теперь мы хотим вместе с ними определить основные транспортные магистрали, по которым будут доставляться грузы и перемещаться основные людские потоки», – сказал Евгений Дитрих.

«Мы четко видим сегодня, что страна нуждается в развитии транспортной инфраструктуры. И одной из главных целей является безопасность. За последние 10 лет удалось практически вдвое снизить смертность из–за дорожно–транспортных происшествий. На дорогах только с 2012 по 2018 год эта цифра снизилась на треть. Мы смогли спланировать ряд передовых отечественных технологических решений. Он подчеркнул, что необходимо не только уделять внимание мерам противодействия распространению эпидемий, но и продумать вопросы развития транспортной отрасли в последующий период с учетом изменения структуры спроса на перевозки и транспортного поведения.

Заместитель министра напомнил о важности совместных усилий государств – членов ШОС в развитии транспортных и инфраструктурных проектов в соответствии с принятыми на уровне

сти десять тысяч человеческих жизней за этот период. Это, в общем, население небольшого городка», – подчеркнул министр.

В настоящее время, для нас необходимо, прежде всего, повышение качества планирования и управления, отметил в своем выступлении Максим Решетников. Необходимо также предусмотреть влияние пандемии на экономику страны и мира.

«В нашу жизнь вошли новые реальности, – отметил он, – удаленная работа, шеринговая экономика, а вслед за этим изменение рынка и потребительских предпочтений, что существенно ускорило очень многие процессы. Поэтому задача правительства – адаптировать к ним новую систему управления».

При этом важно ввести в нее обратную связь, ориентироваться не только на достижение целевых показателей, но и на мнение граждан.

Глава Минэкономразвития отметил, что инфраструктура, особенно дороги, – один из драйверов экономического роста. Максим Решетников рассказал о новом инструменте, который должен привлечь инвестиции в отрасль: «В этом году мы запустили новый механизм – соглашение о защите и поощрении капиталовложений. Теперь инвесторы могут вкладывать свои деньги, которые потом им возмещаются из бюджета за счет новых налогов, полученных от реализации инвестиционного проекта».

«В нашу жизнь вошли новые реальности, – отметил он, – удаленная работа, шеринговая экономика, а вслед за этим изменение рынка и потребительских предпочтений, что существенно ускорило очень многие процессы. Поэтому задача правительства – адаптировать к ним новую систему управления».

При этом важно ввести в нее обратную связь, ориентироваться не только на достижение целевых показателей, но и на мнение граждан.

Глава Минэкономразвития отметил, что инфраструктура, особенно дороги, – один из драйверов экономического роста. Максим Решетников рассказал о новом инструменте, который должен привлечь инвестиции в отрасль: «В этом году мы запустили новый механизм – соглашение о защите и поощрении капиталовложений. Теперь инвесторы могут вкладывать свои деньги, которые потом им возмещаются из бюджета за счет новых налогов, полученных от реализации инвестиционного проекта».

В свою очередь Алексей Кудрин также отметил важность развития инфраструктуры, в том числе дорожной, для экономического роста. «Инвестиции в инфраструктуру дают отдачу на экономический рост не сразу. Она не дает взрывной рост ВВП сразу. В этом смысле это инвестиция в будущее, в такое более пролонгированное, но она должна быть. Потому что потом вдруг, когда ее нет, оказывается, что именно это сдерживает экономический рост», – сказал глава Счетной палаты.

Инфраструктура меняет качество общения внутри страны, скорость движения товаров и населения, а также пространственное развитие, добавил он. Алексей Кудрин также считает, что правильный выбор стратегических приоритетов на 50% решает вопрос достижения целей. А сложная иерархия стратегических документов, отсутствие точных данных по достижению показателей или слишком большое их число мешают принятию управленческих решений.

Кстати, в ближайшее время на государственном уровне будут представлены уточненные нацпроекты, а также единый план достижения национальных целей до 2030 года. Которые, в частности, предполагают разделение на «проекты», то есть достижения в течение определенного срока, и «процессы», протекающие во времени постоянно – такие как лечить и учить.

Напомним, что форум стратегов проводится уже в девятнадцатый раз и является одним из ключевых мероприятий в области стратегического планирования, собирая на своей площадке российских и международных экспертов, представителей федеральных, региональных и муниципальных органов власти, лидеров бизнеса.

Наш корр.

## ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

# Аэропорты – зона особого внимания

Первый заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько совершил рабочую поездку в Крым

Александр Нерадько посетил аэропорт Симферополь и осмотрел объекты строительства (реконструкции) аэродромной инфраструктуры.

После ознакомления с ходом работ на объектах первый заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росавиации провел совещание, на котором обсудили вопросы реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта, в том числе строительство и оснащение нового здания командно–диспетчерского пункта (КДП).

В совещании приняли участие заместитель председателя Совета министров Республики Крым Евгений Кабанов, а также представители Росавиации, правительства Республики Крым, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», филиала «Крымаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», ООО «МАСимферополь», АО «МАСимферополь» и подрядных организаций.

На совещании было доложено, что по состоянию на 27 октября в рамках модернизации аэропорта Симферополь выполнены работы по устройству очистных сооружений, проводится итоговая проверка Ростехнадзора. Завершены работы по устройству искусственных покрытий на перроне перед аэровокзальным комплексом и на площадке ПОЖ. Построена часть соединительных рулежных дорожек.

Продолжаются работы по устройству сети рулежных дорожек, кабельной канализации ССО, канализации для сетей связи, рулежных дорожек. Также осуществляется реконструкция южного участка ВПП–1 с соединительными рулежными дорожками.

В рамках рабочей поездки Александр Нерадько совместно с губернатором Севастополя Михаилом Развожаевым провел совещание по строительству гражданского сектора на аэродроме Бельбек в Севастополе.

Осмотр хода работ на объекте показал, что общестроительные работы по возведению здания нового КДП ведутся согласно графику.

В ходе совещания был отмечен высокий уровень взаимодействия оператора аэропорта – ООО «Международный аэропорт «Симферополь» и подрядной организации с Минобороны России, учитывая, что Бельбек в настоящее время является аэродромом государственной авиации.

По данным оператора аэропорта, проводятся подготовительные мероприятия по сертификации гражданского сектора аэродрома. Также в планах оператора – строительство терминала для обслуживания пассажиров.

# Новые мускулы «Волги»

Заместитель руководителя Росавтодора Роман Новиков проинспектировал ход работ на трассе М–7

В ходе рабочей поездки Роман Новиков проинспектировал объекты капитального ремонта и строительства на федеральной дороге М–7 «Волга» в Нижегородской области, Чувашской Республике и Республике Татарстан.

Первым объектом посещения стала площадка строительства IV очереди обхода Нижнего Новгорода. Проект реализуется в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

«Строительство поделено на четыре этапа и рассчитано на 2020–2024 годы. До конца 2022 года мы выполним I и II этапы. На участке км 465 – км 473 проведем реконструкцию: проезжую часть расширим до четырех полос, построим разноразовую развязку на пересечении М–7 «Волга» с дорогой Работки – Порешко. Кроме того, здесь уже началось строительство моста через реку Алфеевка и развязки на 472–м км. На период реконструкции построили временные дороги для обеспечения бесперебойного движения», – доложил и. о. начальника ФКУ Москва – Нижний Новгород Александр Лукашук.

Он также сообщил, что проектная документация II и IV этапа, в рамках которых построят новую дорогу от Шелюхи с выходом на 465–й км автодороги М–7, в настоящее время проходит проверку Главгосэкспертизы.

Реализация данного проекта имеет важное значение как для региона, так и для страны в целом. Здесь проходит ключевой маршрут к промышленным центрам Урала и Западной Сибири. Интенсивность движения на отрезке достигает 40 тыс. автомобилей в сутки, а в перспективе увеличится до 80 тыс. После ввода объекта в эксплуатацию транзитный транспорт поедет в обход Нижнего Новгорода и Кстово, что позитивно скажется на дорожной и экологической обстановке. Кроме того, сократится время пути и ускорится доставка грузов.

Роман Новиков также оценил степень готовности объектов на трассе М–7 «Волга», расположенных на территории Чувашской Республики.

Заместитель руководителя Росавтодора осмотрел шестикиллометровый участок реконструкции на подъезде к Чебоксарам. Здесь, на 637–м км, ведется строительство двухуровневой транспортной развязки. Мостостроители уже завершили монтаж балок пролетного строения, выполнили выравнивающий слой из бетона, уложили гидроизоляцию и устроили защитный слой. В настоящее время специалисты выполняют монтаж переходных плит, соединяющих путепровод с насыпью подходов к искусственному сооружению. Реализация объекта позволит распределить транспортные потоки на участке примыкания автодороги к западному подъезду к столице республики.

Еще две транспортные развязки в одном уровне дорожники возводят на въезде в Луши, Крикасы и Вознесенское. Кроме того, возле деревни Яуши и села Хыркасы ведется строительство двух надземных пешеходных переходов.

В ходе рабочей поездки заместитель руководителя Росавтодора встретился с главой Чувашской Республики Олегом Николаевым и начальником ФКУ «Волго–Вятскуправдор» Илдаром Мингазовым. Они обсудили вопросы развития дорожной отрасли республики. Отдельно Роман Новиков остановился на теме повышения безопасности дорожного движения и уменьшения смертности на подведомственной Федеральному дорожному агентству сети.

Глава Чувашии поблагодарил Росавтодор за внимание к республике, отметив, что строительство автомобильных дорог имеет большое значение для ее социально–экономического развития.

В ходе рабочей встречи участники обсудили ход строительства и реконструкции автодорожной сети в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а также участие региона в реализации федерального проекта «Мосты и путепроводы».

Также Роман Новиков посетил Республику Татарстан. Здесь на трассе М–7 ведутся работы по реконструкции мостового перехода через реку Свияга на 757–м км. Дорожники уже возвели пять железобетонных опор нового моста на свайном основании и приступили к сборке металлических блоков пролетного строения на стальной площадке.

Наряду со строительством нового сооружения и 7 км подходов к нему проектом предусмотрена реконструкция существующего моста. Здесь планируется отремонтировать железобетонные опоры, усилить существующее пролетное строение дополнительными элементами металлоконструкций и обновить дорожное покрытие с устройством антиколейных полос.

По сообщениям наших корреспондентов





# ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

# Транзитом на экспорт

Международные транспортные коридоры разрабатываются по принципу Форсайта и с системой KPI

## ФОРУМ

Развитие и повышение эффективности использования международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, – это одно из важнейших условий для реализации транзитного и экспортного потенциала нашей страны. Дискуссии о потенциальных маршрутах МТК, участии в их разработке государства и бизнеса ведутся из года в год. Но сегодня эту тему можно пролоббировать как никогда – все предпосылки налицо: и геополитические, и экономические. Последние обусловлены в основном необходимостью замещения снизившихся поступлений в бюджет от экспорта нефти и газа.

## Проложить маршрут

Главная задача государственного уровня, касающиеся МТК, можно сформулировать следующим образом. Это развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов; увеличение экспорта транспортных услуг; а также российских технологий, связанных с ними; устранение логистических ограничений при экспорте товаров с использованием железнодорожного, автомобильного и морского транспорта; формирование эффективной системы разделения труда и производственной кооперации в рамках Евразийского экономического союза.

Достижение намеченных целей зависит от взаимодействия нескольких министерств, институтов развития, госкомпаний, бизнеса и ученых. Об этом говорил на XV Международном форуме TRANSTEC директор департамента международного сотрудничества Министерства транспорта РФ Роман Александров. По его мнению, «точной сборки» интересов, «точной сборки» структур, курирующей формирование и утверждение МТК, должна стать Дирекция международных транспортных коридоров, учрежденная Правительством РФ.

Автономная некоммерческая организация «Дирекция международных транспортных коридоров» призвана объединить знания о производстве, рыночном экспортном спросе и транспортных возможностях, выработать предложения по улучшению логистических цепочек по всему международному маршруту (время, стоимость, качество). Кроме того, помогать готовить скоординированную российскую позицию и механизм международной координации на двустороннем и международном уровнях.

Карт МТК на сегодняшний день нарисовано множество, существует огромное количество вариантов трассировок, констатирует Роман Александров. Но, по его мнению, транспортный коридор – это прежде всего объединение рынков. Таким образом, для России было сформировано 10 маршрутов МТК, используя которые, реально добиться снижения логистических издержек на перевозку товаров с высокой добавленной стоимостью и роста экспортных услуг от транзитных перевозок.

Данный перечень согласован со всеми заинтересованными министерствами, сообщил спикер. Планируется оформить эту маршрутную сетку как официальное решение, которое уйдет на рассмотрение правительственной комиссии по транспорту. После утверждения первоначального перечня приоритетных МТК и создания методологии его актуализации по каждому одобренному маршруту будет проведен анализ текущего и перспективного производства, формирующего его потенциальную грузую базу. Предстоит также оценить возможности инфраструктуры и перевозчиков, выявить физические и административные барьеры.

Далее последует подготовка концепции использования и развития каждого маршрута с описанием ключевых задач, механизмов и рисков, разработка на основе концепции целевой модели каждого маршрута по принципу Форсайта с определением конкретных мероприятий, создание системы KPI.

Среди показателей, устанавливаемых в целевых моделях маршрутов МТК, – используемые цифровые сервисы, регулярность, объем экспорта транспортных услуг. По итогам года будут учитываться: объем перевезенного груза, количество оборотных рейсов, количество экспортно-импортных вагонов, время в пути, установленная сквозная тарифная ставка, количество транзитных вагонов в обе стороны, объем экспортного российского груза,



объем экспорта российских товаров.

Немаловажной составляющей станет организация постоянного контроля выполнения мероприятий целевой модели и поддержка актуального транспортно-экономического баланса маршрута.

Роман Александров подчеркнул, что судьба транспортных коридоров не может решаться в границах одной страны, а требует международного сотрудничества, ведь МТК не начинаются в Российской Федерации и не заканчиваются в ней. Нельзя фокусироваться только на российской части транспортных коридоров, а нужно рассматривать их целиком, от места зарождения до места погашения. Такой подход предполагает международные договоренности.

Рассмотрим, например, те сферы, которые требуют координации для управления экспортными перевозками по МТК «Север – Юг». Это организация паромной железнодорожной линии Махачкала – Туркменбаши/Амрабад – Оля/Астрахань – Энзели; создание объектов транспортной инфраструктуры, в том числе за рубежом; выработка международных транспортно-логистических решений на основе win-win подходов (совместное предпринятие); пяти административных барьеров при пересечении границ вдоль всего маршрута МТК.

Кроме того, требуется снижение фитосанитарных и ветеринарных барьеров в странах транзита и потребления для российских товаров, координация таможенных процедур и мер контроля прослеживаемости грузов, регулирование тарифной и торговой политики со странами коридора, формирование комфортного визового режима для перевозчиков и пассажиров.

Для управления транзитными перевозками по МТК «Европа – Западный Китай» координация необходима в части решения вопроса с визами для водителей, внедрения новейших технологий, например, беспилотного движения; развития здоровой конкуренции между видами транспорта. Консолидированного подхода требуют разрешительная система по автоперевозкам, прослеживаемость грузов при таможенном транзите, развитие инфраструктуры (дорожной и пунктов пропуска), использование мультимодальных накладных в электронной форме.

При этом нельзя забывать и о конкурирующих МТК, идущих на обход России и влияющих на ее грузопоток, таких как Китай – Киргизия – Узбекистан; Грузия – Украина – Белоруссия – Прибалтика; ТРАСЕКА (Казахстан – Каспийское море – Азербайджан – Грузия – Черное море – Европа). Необходимо постоянно мониторить события, сопутствующие их деятельности. Более того, считает спикер, нужно научиться зарабатывать на них. Такие формы заработка уже кое-где появляются, например, создание объектов транспортной инфраструктуры. Готовых решений, конечно, нет, они будут индивидуальны для каждого маршрута.

Говоря о привлечении к работе по созданию МТК частного бизнеса, Роман Александров признает, что сейчас уровень рисков превышает уровень доходов для компаний. Бизнесу необходимо помогать запускать логистические цепочки.

Недавно Правительство РФ приняло решение о субсидировании транзитных железнодорожных перевозок контейнеров по территории РФ. Аналогичные инструменты нужны и по другим видам транспорта. Если существует такая-то готовая

## ЗАДАЧА

«Главные задачи государственного уровня, касающиеся МТК, можно сформулировать следующим образом. Это развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов; увеличение экспорта транспортных услуг; а также российских технологий, связанных с ними; устранение логистических ограничений при экспорте товаров с использованием железнодорожного, автомобильного и морского транспорта; формирование эффективной системы разделения труда и производственной кооперации в рамках Евразийского экономического союза.

транспортная цепочка, то обязательно есть компании, заинтересованные в ней.

## Конкуренция во благо

Руководитель проекта по развитию экспортной логистики АО «Российский экспортный центр», доктор технических наук, профессор Российского университета транспорта Алевтина Кириллова выделила несколько направлений, по которым должно развиваться международные транспортные коридоры на благо единого экономического пространства России.

Первое направление – Север – Юг (Северная Европа – Южная Азия), которое связывает Балтийское побережье России с Каспийским морем и использует транспортные системы Ирана и Индии.

Второе – МТК «Восток – Запад» (страны АТР – Европа) базируется на железнодорожных сетях европейской части России и Транссибе в сторону портов Дальнего Востока.

Третий коридор – «Северная Европа – АТР» с опорой на Северную морскую путь. А для движения по МТК «Европа – Азия – Северная Америка» рассматриваются трансполярные авиатрассы.

Стратегическую роль МТК спикер видит прежде всего в формировании транспортных осей, способствующих выравниванию уровня развития регионов, уязвимых и объединяющих российское экономическое пространство, а также в развитии межрегиональных рынков и обеспечении максимального уровня координации и взаимодействия различных видов транспорта.

Алевтина Кириллова привела конкретный пример, каким образом можно реализовать озвученную выше идею заработать на конкурирующих коридорах. Китай сегодня активно наращивает транзитные потоки по коридору «Восток – Запад». Транзитные перевозки контейнеров в сообщении Китай – Европа – Китай по сети РЖД в январе – июле 2020 года составили более 250 тыс. TEU, что в полтора раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. Китай активно ищет альтернативные маршруты доставки грузов

в Европу. Наиболее вероятным конкурентом нашему Транссибу является китайский транспортный проект «Экономический пояс Великого шелкового пути».

Новый открытый маршрут Ланьчжоу – Ташкент как раз вписывается в маршруты Южного

к терминалам и пограничным пунктам пропуска, сквозных тарифных ставок.

Не менее важно сформировать единую прослеживаемость товаропотоков и управления логистикой, обеспечить индивидуальный комплексный сервисом каждый этап перемещения продукции. А также – создать рациональную и развитую сеть терминалов и логистических центров, отладить технологические работы терминалов и ТЛЦ по перегрузке, распределению, таможенному оформлению и хранению грузов.

Главный специалист Управления развития транспортно-логистических систем ФКУ «Ространсmodernизация» Андрей Панин рассказал о ходе реализации федерального проекта «Транспортно-логистические центры». Его целью является формирование к 2024 году сети транспортно-логистических центров суммарной мощностью не менее 51,6 млн тонн, которая позволит обеспечить рост средней коммерческой скорости товародвижения на железнодорожном транспорте к 2024 году до 440 км в сутки. Сеть ТЛЦ будет построена на ключевых направлениях грузового сообщения, включая подходы к портам Балтийского, Тихоокеанского и Азово-Черноморского бассейнов. ТЛЦ в разных регионах страны сформируют опорную сеть для организации регулярных грузовых скоростных и интермодальных маршрутов.

ТЛЦ – сетевой мультимодальный технологический комплекс, представляющий собой базовый элемент соответствующих транспортно-технологических систем перевозок грузов, включающий в себя группу специализированных и универсальных терминалов для обслуживания транзитных, экспортно-импортных и региональных грузопотоков. Типовой ТЛЦ включает в себя контейнерный и контейнерный терминалы, терминал скоростного сообщения, универсальный складской комплекс и деловой центр.

Критериями выбора площадки для ТЛЦ являются экономические и демографические показатели региона (валовая добавленная стоимость, оборот розничной торговли, численность населения); в крупных мультимодальных транспортных узлах, на маршрутах/на пересечении маршрутов МТК; возможность непосредственного примыкания к магистральным транспортным коммуникациям; наличие резервов пропускной способности магистральной транспортной инфраструктуры; наличие свободных мощностей инженерных сетей.

Топология и перспективная грузовая база опорной сети ТЛЦ определена с использованием инструментария информационно-аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ ТК).

Результатом создания опорной сети ТЛЦ станут повышение связности территорий Российской Федерации, увеличение объемов экспорта транспортных услуг, повышение конкурентоспособности производителей прежде всего в несырьевых отраслях экономики, интенсивное развитие рынка логистических услуг, повышение качества жизни за счет оптимизации грузопотоков в транспортных узлах, снижение нагрузки на экосистему и затрат на ремонт автодорожной сети.

## Опорная сеть логистики

Повышение конкурентоспособности и мультимодальности транспортных коридоров зависит от создания комплексных логистических сервисов на конкретных маршрутах движения товаропотоков, синхронизации расписания движения поездов, минимизации простоя подвижного состава на подходах

## Север – крайний

Обсуждение вопроса межотраслевой производственной связности на пространстве транспортных коридоров «Восток – Запад», «Север – Юг», «Северный морской путь» вылилось в серьезную дискуссию, участниками которой стали академик РАН, директор Института экономического производства Сибирского отделения РАН Валерий Крюков, советник первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД», профессор Федор Пехтерев, член Общественного совета Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики, профессор, доктор экономических наук Юлия Зворыкина.

Валерий Крюков привел следующие факты: оторванность Северного морского пути от Транссиба и БАМа и от главных сырьевых и промышленных баз Южной Сибири; следование евро-азиатского транзита в обход юга России из-за плохой логистики; размытость функции Западной Сибири в качестве связующего звена между западом и востоком России. Кроме того, спикер считает, что нужно формировать сценарии развития транспортных коридоров, учитывая сложившиеся транспортные связи, а также изучить вопрос взаимодействия между макрорегионами, границы которых часто не совпадают с границами федеральных округов, начать возрождение на востоке России малой авиации. Что касается грузовой базы, назрела необходимость создания точек переработки горнорудного сырья, поскольку стало крайне невыгодно транспортировать его необработанным.

Федор Пехтерев согласился, что связность регионов России в направлении запад-восток нельзя назвать удовлетворительной. А Юлия Зворыкина указала на трудности стыковки Северного морского пути с грузовой базой Сибири и с другими транспортными коридорами. По ее мнению, инфраструктура Севморпути в настоящее время недостаточно задействована, в частности, ледокольный флот. Относительно восточной части Северного морского пути, спикер считает, что реализация проектов по увеличению его логистической привлекательности осуществляется в отсутствие реальной инфраструктуры для круглогодичной навигации.

Подтверждение этому выводу прозвучало в обзоре портовой и терминальной инфраструктуры Арктической зоны РФ, с которым выступил руководитель Северо-Западного отделения Международной академии транспорта Юрий Чижков. Он заявил, что наиболее тяжелое положение наблюдается в портах по маршруту Северного морского пути. Транзитная навигация по СМП длится всего около 4,5 месяца – с последних чисел июня до середины ноября. Порты характеризуются серьезными ограничениями по осадке принимаемых судов. Если порт Певек принимает у причалов суда с осадкой до 9 метров, а Дискон до 8 метров, то для Тикси предельная осадка составляет 5 метров, а для Хатанги и того меньше – 4,6 метра. В целом, сообщил спикер, даже с учетом Северного завоза на эти порты в сумме приходится менее полпроцента общего грузооборота арктических портов.

**Инга ДМИТРИЕВА,**  
обозреватель «ТР»

## НОВОСТИ

## Представлен проект маршрутной сети МТК

Министерство транспорта РФ представило проект маршрутной сети международных транспортных коридоров (МТК), проходящих через территорию страны. Об этом в ходе итоговой коллегии Минтранса России сообщил министр транспорта РФ Евгений Дитрих.

По его словам, принято решение о создании специализированной дирекции управления МТК, которая будет координировать действия различных органов власти в этой части.

Речь идет о следующих МТК: «Восток – Запад», «Европа – Западный Китай», «Центральная Азия – АТР», маршруты МТК «Север – Юг», Черное море – Западный Китай, Россия – Монголия – Китай, «Приморье-1» и «Приморье-2», Европа – Арктика.

## Заклучили договор

на предпроектные работы на трассе Казань – Екатеринбург

На проведение предпроектных работ по строительству скоростной трассы Казань – Екатеринбург в составе международного транспортного коридора «Запад – Восток» заключен контракт. Договор подписали с АО «Петербургские дороги» на сумму 110,7 млн руб. Информация об этом опубликована на портале Госзакупок.

Напомним, что в июле Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин поручил оперативно проработать вопросы продления к 2030 году трассы М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань, которая в будущем станет частью автодорожного маршрута Европа – Западный Китай, до Екатеринбурга. Это позволит замкнуть международный транспортный маршрут и обеспечить по нему бесперебойный транзит.

## В три этапа

будет проходить развитие Севморпути

Развитие Северного морского пути будет происходить в три этапа, заявил замдиректора Дирекции Севморпути Госкорпорации «Росатом» Максим Кулино. «Сейчас первый этап, когда мы настраиваем каботажные контейнерные перевозки по этой линии. С 2025 по 2030 год – это организация круглогодичного судходства. И считаем, что с 2030 по 2035 год должен быть создан конкурентоспособный международный национальный транспортный коридор», – сказал Максим Кулино.

В сентябре атомный контейнеровоз «Севморпуть» совершил рейс из Петропавловска-Камчатского в Санкт-Петербург по Северному морскому пути с грузом мороженой рыбопродукции. Увеличить количество рейсов атомного контейнеровоза «Севморпуть» между Дальним Востоком и Северо-Западными регионами страны планируют в 2021 году.

«В будущем году стоит задача осуществить уже до 4 рейсов. Мы готовы раскатывать эту линию начиная из Санкт-Петербурга с возможными заходами в порты Мурманск и Петропавловск-Камчатский до Владивостока. Для этого необходимо решать инфраструктурные проблемы», – пояснил Максим Кулино.

## Заявили об интересе

Германия хочет участвовать в развитии ОЭЗ «Каспий»

Председатель Национальной ассоциации логистов Германии в России Микко Новак заявил о заинтересованности иностранцев в открытии портовой особой экономической зоны «Каспий» у морского порта Оля в Астраханской области. Это заявление было сделано на прошедшем в Санкт-Петербурге XV Международном форуме по развитию транспортных коридоров TRANSTEC.

Группа специалистов по транспорту из Германии посетила наш регион в начале этого года. Они исследовали экономическую целесообразность строительства портово-логистического комплекса на территории создаваемой портовой ОЭЗ.

Расположение проектируемого порта в Центральной Азии, где немецкие компании не только выступают поставщиками оборудования и продукции, но и локализуют свое производство, очень выгодно для нас. Поэтому нам важно, чтобы здесь заработал транзитный коридор, чтобы была построена современная инфраструктура. Мы готовы участвовать в процессе формирования всего этого комплекса. Мы видим большой потенциал этого проекта. Гамбургский порт хочет принимать участие в развитии международного транспортного коридора «Север – Юг» и хочет загрузить новый каспийский порт своими объемами, – заявил Микко Новак.

**Подготовила**  
**Ирина ИВАНОВА**











