



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

# Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 25 (1404) 16 – 22 июня 2025 года

Об основных приоритетах развития дорожной сети на юге страны – маршруте вокруг Азовского моря читайте на **стр. 2**

Какие должны быть условия для возврата иностранного бизнеса, читайте на **стр. 3**

Бурное развитие беспилотной авиации уже началось. Об этом – читайте на **стр. 4**



И ярость благородная вскипела, как волна... О первых днях Великой Отечественной войны читайте на **стр. 7**

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Кабинет министров скорректировал требования к госзакупкам транспорта

Правительство скорректировало порядок закупки транспортных средств для государственных и муниципальных нужд, установив приоритет для экологических видов.

Решение будет способствовать улучшению экологической обстановки и поддержке отечественных предприятий, которые производят эко-транспорт.

Теперь госзаказчики должны преимущественно приобретать автомобильную технику, работающую на газомоторном топливе, и электромобили вместо автотранспортных средств, работающих на традиционных видах топлива – дизеле и бензине.

При этом приобретать бензиновые или дизельные машины допускаются в исключительном случае – при обосновании невозможности закупки автомобилей на альтернативных видах топлива, например, в связи с отсутствием газозаправочной и зарядной инфраструктуры на планируемой территории эксплуатации.

В МИНТРАНСЕ РОССИИ



Россия и Иран обсудили возможности ускорения создания единой инфраструктуры МТК «Север – Юг»

Секретарь – заместитель министра транспорта РФ Дмитрий Зверев посетил посольство Исламской Республики Иран в России.

В ходе встречи с чрезвычайным и полномочным послом Ирана Каземом Джалали он передал письмо министра транспорта РФ Романа Старовойта министру дорог и градостроительства Ирана госпоже Садег с соболезнованиями в связи с событиями, произошедшими в Иране и повлекшими гибель мирных граждан.

Стороны подчеркнули важность ускорения создания единой инфраструктуры международного транспортного коридора «Север – Юг», который играет стратегическую роль в развитии новых экономических возможностей.

В ходе переговоров Дмитрий Зверев и Казем Джалали обсудили ключевые этапы реализации проекта строительства железнодорожной линии Решт – Астара, включая подготовку инженерных изысканий, организацию строительных работ и вопросы финансирования. Особое внимание было уделено регистрации филиала российской уполномоченной организации в Иране, а также подготовке трехсторонней встречи на уровне правительств России, Азербайджана и Ирана для координации дальнейших действий.

Авиавласти России и иностранные перевозчики обсудили возможность увеличения провозных емкостей на альтернативных маршрутах в ОАЭ

Проблему массовой задержки с доставкой багажа на рейсах Turkish Airlines из аэропорта Анталии во Внуково в минувшие выходные обсудили на совещании с иностранными перевозчиками.

Его провел заместитель министра транспорта РФ Владимир Потешкин на площадке Росавиации.

Турецкий перевозчик сообщил, что это было связано с необходимостью заправки бортов топливом – на случай ухода на запасной аэродром – и сейчас практически 100% багажа уже доставлено в Россию.

В работе гражданской авиации много нюансов, зачастую незаметных пассажирам. Но если авиакомпании планируют перевезти багаж на следующих рейсах, об этом необходимо заранее информировать. Алгоритм получения багажа, сроки его доставки в аэропорт назначения должны быть абсолютно понятны и своевременно доводиться до граждан», – указал Владимир Потешкин.

## Держим курс на развитие

Вопрос наращивания возможностей ключевых сегментов транспортного комплекса обсудили в Правительстве Российской Федерации



СОБЫТИЕ

О системной поддержке национальных проектов «Эффективная транспортная система» и «Инфраструктура для жизни» шла речь на стратегической сессии кабинета министров.

Открывая мероприятие, Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин отметил, что на реализацию данных проектов только бюджетных средств предусмотрено более 9 трлн руб.

В своем вступительном слове он сказал, что идет пересмотр основных маршрутов движения товаров в связи с санкционным давлением. Для повышения доступности перспективных рынков сбыта идет расширение коридора «Север – Юг», создается сопутствующая инфраструктура, включая портовую на Азово–Черноморском и Восточном направлениях.

«Пропускную способность БАМа и Транссиба довели до 180 млн тонн, выполнив поставленную руководителем государства задачу. Возрос и торговый оборот с дружественными странами – с Азией, с Африкой, с Латинской Америкой – за предыдущие четыре года почти в полтора раза», – констатировал Михаил Мишустин.

Серьезное внимание уделяем Северному морскому пути

– главному в настоящее время маршруту для доставки товаров на удаленные арктические территории. Идет увеличение группировки ледокольного флота для круглогодичной навигации и баз его технического обслуживания.

Для обеспечения большей связанности регионов идет формирование скоростных автомобильных путей – маршрута «Россия» от Балтики до Екатеринбурга и далее на Восток (начиная от М–11 «Нева» через ЦКАД и далее по М–12 «Восток»).

Как рассказал по итогам мероприятия вице-премьер Марат Хуснуллин, дороги, транспорт имеют ключевое значение для страны. Все планы на ближайшие годы максимально старались увязать с нацпроектом «Инфраструктура для жизни», с развитием населенных пунктов. Хуснуллин напомнил, что утверждено 2160 опорных пунктов – от небольших поселений до крупных агломераций. В связке с этими городами, поселками будут строиться четкие планы, как развивать транспортную инфраструктуру, обновлять общественный транспорт.

Также посмотрели, какие вопросы нужно решить на верхнем уровне, в том числе увязку транспортной стратегии со стратегией пространственного развития, сказал вице-пре-

мьер. Развитие автомобильных дорог должно быть синхронизировано с планами по расширению железных дорог, водных путей.

Михаил Мишустин напомнил, что по инициативе Президента РФ начата реализация проекта по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт–Петербург протяженностью почти 680 км.

По словам министра транспорта РФ Романа Старовойта, основной проект до 2030 года – строительство ВСМ между двумя столицами. В реализации задействованы порядка 120 предприятий, в основе проекта лежат исключительно отечественные технологии.

Это позволит не только развить новое пассажирское направление, но и освободить существующую ветку для движения грузов на северо–запад, сказал он. В дальнейшем по поручению Президента РФ будут реализованы следующие направления ВСМ: из Москвы в Адлер, Рязань, Минск (Республика Беларусь) и маршрут Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург.

По словам Михаила Мишустина, особенно важно, когда растет количество поездок по стране, в том числе туристических. И здесь нельзя забывать о воздушном транспорте. В стране идет реконструкция аэро-

портовой и аэродромной сети, строительство новых объектов.

С начала текущего года введены в эксплуатацию четыре новых терминала – это Новокузнецк, Тюмень, Петропавловск–Камчатский и Минеральные Воды.

Всего по поручению Президента РФ до 2030 года намечено построить не менее 75 аэродромных комплексов.

«Обновление и наращивание провозной способности – это основа для развития промышленности, сельского хозяйства, туризма, экономики в целом», – отметил глава кабинета министров. – Нужно, чтобы эта сложная и масштабная работа продолжалась по всем обозначенным направлениям опережающими темпами. Президент обращал особое внимание на то, что инфраструктура должна ориентироваться на требования завтрашнего дня, открывать пространство возможностей для деловой инициативы, формировать новые грузопотоки. А значит, надо активнее внедрять современные технологии и инновации, сокращать логистические издержки бизнеса, соблюдая при этом баланс задач экономики, запросов предприятий и потенциала транспортного комплекса».

По материалам пресс–службы Правительства РФ

## Турция пересмотрела тарифы

Проход судов через проливы Босфор и Дарданеллы станет дороже

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Власти Турции с 1 июля 2025 года в рамках традиционной ежегодной ревизии в очередной раз повысят стоимость прохода через проливы Босфор и Дарданеллы. Об этом сообщил министр транспорта Абдюлькадир Уралоглу.

Происходит это уже в четвертый раз начиная с 2022 года. Сборы, взимаемые с судов, проходящих транзитом через проливы Босфор и Дарданеллы, в рамках конвенции Монтре рассчитываются из чистого тоннажа судов.

С 1 июля 2025 года плата будет увеличена на 15% по сравнению с нормами 2024–го и составит 5,83 долл. за тонну.

Абдюлькадир Уралоглу отметил, что с 2022 года, когда начался пересмотр тарифов, стоимость прохода судов увеличилась в 7,2 раза. При этом до 2022–го в течение 39 лет за проход через проливы платили по 0,8 долл. за тонну.

Размер пошлин для прохода судов рассчитывается на основе золотого франка со времени подписания в 1936 году конвенции Монтре – документа, который регулирует судоходство в зоне проливов. Первоначально франк основывался на самой стабильной на тот момент валюте – швейцарском франке и на стоимости золота, содержавшегося в нем (0,29 г золота).

Золотой франк – расчетная единица Банка международных расчетов, существовавшая с 1930–го до 1 апреля 2003 года. Затем она была заменена на искусственное резервное и платежное средство, эмитируемое МВФ, которое в настоящее время используется в международных расчетах.

В 1983 году турецкие власти оценили один золотой франк в 0,8063 долл., а в 2022 году – в 4,42 долл. В 2022 году в Анкаре решили не оставлять золотой франк фиксированным, а обновлять его цену ежегодно в конце июня.

Чтобы понять ситуацию с платой за проход через заливы, играющие важную роль в морской мировой торговле, необходимо обратиться к истории вопроса. Еще в XV веке, как только османы отбили Константинополь (ныне Стамбул) у византийцев, они наткнулись на самый узкий пролив Босфора между двумя крепостями – Румельской и Анатолийской, и начали брать плату за проход кораблей. Гегемония турок на проливах немного пошатнулась после Первой мировой войны. Однако новая Турция вернула себе выгодный суверенитет над «морской дорогой» в 1936–м.

Конвенция Монтре регулирует правила прохода по проливам торговых и военных судов. Торговые суда имеют право без ограничений проходить через проливы. Черноморские страны могут проводить через проливы суда любого класса. Военные корабли черноморских государств также могут проходить через проливы без ограничений в классе. Военные суда нечерноморских стран не должны превышать общий тоннаж в 30 тыс. тонн, но в случае угрозы войны Турция имеет право запретить проход любых военных кораблей через черноморские проливы.

Торговый трафик ни в чем не ограничивается, за исключением чисто практического регламента о движении. За почти сто прошедших лет объем перевозок настолько увеличился, а суда стали такими огромными, что регулирование грузопотока просто необходимо из соображений безопасности.

Что же касается платы именно за проход, то у Турции нет такого права по статье 2 конвенции, которая гласит: никакие сборы или платы, иные чем те, взимание которых предусмотрено приложением 1 к настоящей конвенции, не будут взыскиваться турецкими властями с этих судов при проходе их транзитом без остановки в одном из портов проливов.

В приложении 1 даются размеры сборов для следующих услуг: санитарный контроль; маяки, освещаемые буи, буи, ограждающие фарватер; спасательная служба, включая радиомаяки, спасательные шлюпки, сирены, туманные сигналы и прочее. Вот эти сборы взимаются и повышаются.

На данный момент к ним добавились услуги лоцманские и по буксировке судов. Оказывают их относительно недавно, после нескольких аварий проводка для судов длиннее 300 метров стала обязательной.

Турецкие власти хотели бы иметь полный контроль над проходом судов в Мировой океан и, соответственно, диктовать выгодные для себя политические и экономические условия.

Так, в декабре 2019 года был объявлен тендер на постройку нового водного пути – искусственного канала, параллельного Босфору и полностью подконтрольного Турции. Пропускная способность нового канала составит до 185 судов в день. Для сравнения: сейчас через Босфор проходит 120 судов в день со средним временем ожидания 14,5 часа.

На Стамбульский канал конвенция Монтре распространяться не будет. Турция может даже не выходить из конвенции, но создать невыгодные условия прохода через Босфор. Строительство канала идет, и по завершении Турция может ввести плату за проход судов, а также может решать, какие военные корабли пропускать, а какие нет. А это в нынешней непростой обстановке вызывает обоснованные опасения.

Ну а пока эксперты оценивают сложившуюся ситуацию. Прежде всего, не следует напрямую увязывать рост ставок за проход проливов с ростом стоимости золота. Да, за прошлый год из–за сложной геополитической обстановки рост стоимости унции золота на мировых рынках составил 26,5%. Но в настоящее время золотой франк – это уже скорее виртуальная валюта, на котировки которой влияют другие факторы.

Власти Турции уже третий год подыра поднимать ставки, правда, предыдущие повышения были, так скажем, скромные. Более чем 51 тыс. проходов судов через проливы принесли бюджету Турции в 2024 году 227,4 млн долл. Так что нынешнее резкое повышение ставок – это возможность повысить доходную часть бюджета, не прилагая к этому особых усилий.

Что же касается компаний, занятых морскими перевозками, то у них увеличится стоимость фрахта: каждое судно теперь будет платить на десятки тысяч долларов больше или искать альтернативные маршруты.

Транзит грузов через Черное море для России станет дороже: значительная часть нефтеналивных судов, зерновых и контейнерных поставок из России проходит именно через эти турецкие проливы.

Неизбежна цепная реакция на рынках: возросшие затраты экспортеров приведут к росту цен у конечных потребителей, будь–то это топливо или продукты питания.

Поскольку кампания по повышению ставок за проход через проливы началась в 2022 году, то определенная адаптация к складывающейся ситуации у участников рынка морских перевозок произошла. Отягчающим фактором сегодня становится резкое обострение обстановки на Ближнем Востоке. Как поведут себя морские маршруты – покажет ближайшее время.

Ирина ПОЛЯКОВА, обозреватель «ТР», кандидат экономических наук