



Ежедневный мониторинг СМИ

6 МАЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.03.05; ХУСНУЛЛИН: НОВЫЙ МОСТ В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ НУЖНО ПОСТРОИТЬ НЕ ПОЗДНЕЕ, ЧЕМ ЗА 2,5 ГОДА.....	3
Ъ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.06.05; ТРАНСПОРТ ВЫЕЗЖАЕТ НА НАЛОГАХ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ НЕПРЯМУЮ ПОДДЕРЖКУ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ И АВИАЦИИ	3
Ъ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2020.06.05; ГЛОНАСС НАСТРАИВАЮТ НА БОЛЬШИЕ ДАННЫЕ; ОПЕРАТОР СИСТЕМЫ РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ МОНЕТИЗАЦИИ	5
Ъ; ИВАН БУРАНОВ, АФАНАСИЙ СБОРОВ; 2020.06.05; МИР, ТРУД, ПРОПУСК; 1,4 ТЫС. ПОДМОСКОВНЫХ КАМЕР ПОДКЛЮЧИЛИ К КОНТРОЛЮ САМОИЗОЛЯЦИИ	6
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.06.05; ПОЕЗЖАЙ – НЕ ХОЧУ: АВТОВОКЗАЛЫ ПОПРОСИЛИ ПОМОЩИ У ПРАВИТЕЛЬСТВА; ПРЕДПРИЯТИЯ ТЕРПЯТ УБЫТКИ, НО ПОКА НЕ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ГОСПОДДЕРЖКУ	8
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.06.05; СТАРЫЕ ПРОБКИ, НОВЫЙ ТЕХОСМОТР: ЧТО ЖДЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ ПОСЛЕ МАЙСКИХ; ЖДАТЬ ЛИ ОТМЕНЫ ПРОПУСКНОГО РЕЖИМА И КАК КУПИТЬ АВТОМОБИЛЬ И ПРОЙТИ ТЕХОСМОТР ПОСЛЕ СМЕНЫ ОГРАНИЧЕНИЙ	10
ВЕДОМОСТИ; ФИЛИПП СТЕРКИН, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2020.06.05; «РАСТРАТИТЬ ФНБ ЗА ДВА ГОДА БЫЛО БЫ НЕПРАВИЛЬНО»; МИНИСТР ФИНАНСОВ АНТОН СИЛУАНОВ – О ПОДДЕРЖКЕ ЭКОНОМИКИ, БЮДЖЕТЕ, ЦЕНАХ НА НЕФТЬ И ПОЧЕМУ НУЖНО ТРАТИТЬ СЕЙЧАС С ОСТОРОЖНОСТЬЮ	12
ЛЕНТА.РУ; АНДРЕЙ ВЕСЕЛОВ; 2020.05.05; «КАЖДЫЙ ДЕНЬ ДУМАЮ О ПОГИБШИХ»; ГОД НАЗАД В ШЕРЕМЕТЬЕВО СГОРЕЛ SUPERJET, ПОГИБ 41 ЧЕЛОВЕК. ПИЛОТ ВПЕРВЫЕ РАССКАЗЫВАЕТ О ТРАГЕДИИ	20
Ъ; 2020.05.05; ИЗ-ЗА СНИЖЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА РЕГИОНАМ РАЗРЕШИЛИ ПЕРЕСМАТРИВАТЬ ТАРИФЫ ДЛЯ ЭЛЕКТРИЧЕК	23
Ъ; 2020.03.05; В «АЭРОФЛОТЕ» НЕ ИСКЛЮЧИЛИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ В СЕРЕДИНЕ ЛЕТА	24
Ъ СИБИРЬ; ИЛЬЯ НИКОЛАЕВ; 2020.03.05; В КУЗБАССЕ ПРИОСТАНОВЛЕН БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ДЛЯ ПЕНСИОНЕРОВ	24
Ъ ПРИКАМЬЕ; 2020.02.05; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЧУСОВСКОГО МОСТА ВЫРОСЛА НА 3,5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	25
Ъ; ЯНА РОЖДЕСТВЕНСКАЯ; 2020.01.05; ПЯТЬ ЛЕТ НА НОРМАЛИЗАЦИЮ; ЭКСПЕРТЫ ПРОГНОЗИРУЮТ ДОЛГОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ	25
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.01.05; «АЭРОФЛОТ» ВЫДАСТ ВАУЧЕРЫ ЗА ОТМЕНЕННЫЕ РЕЙСЫ ТОЛЬКО В СВОИХ ОФИСАХ; ОНИ ЕСТЬ ДАЛЕКО НЕ ВО ВСЕХ РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ.....	26
ТАСС; 2020.01.05; БУДУЩАЯ ТРАССА МОСКВА – КАЗАНЬ ВНЕСЕНА В ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ	27

ТАСС; 2020.01.05; РОСАВТОДОР ПРЕДЛОЖИЛ ПРИНЦИП РАСПРЕДЕЛЕНИЯ СРЕДСТВ НА РЕМОНТ МОСТОВ	28
ТАСС; 2020.01.05; В ПОДМОСКОВЬЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ 15 МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ ДО КОНЦА ГОДА	28
ТАСС; 2020.01.05; В КБР СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕКТОВ ПО НАЦПРОЕКТАМ ПРОДОЛЖАТСЯ С СОБЛЮДЕНИЕМ САНИТАРНЫХ НОРМ.....	29
Ъ-ЯРОСЛАВЛЬ-ONLINE; АЛИНА СОКОЛОВА; 2020.01.05; ДОРОЖНАЯ НЕДОСТАТОЧНОСТЬ; НА ИНТЕРАКТИВНУЮ КАРТУ “Ъ-ЯРОСЛАВЛЬ” НАНЕСЕНЫ ВСЕ 42 ДОРОГИ ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ, КОТОРЫЕ БУДУТ ОТРЕМОНТИРОВАНЫ В 2020 ГОДУ	29
ТАСС; 2020.01.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТЛОЖИЛО НА ПОЛГОДА ВВОД ТРЕБОВАНИЙ К ТЮНИНГУ АВТОМАШИН И ЭКЗАМЕНАМ НА ПРАВА.....	31
ТАСС; 2020.01.05; СБЕРБАНК, «ЯНДЕКС», «ГРУППА ГАЗ» И «КАМАЗ» СОЗДАЛИ ПЛАН НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ О БЕСПИЛОТНИКАХ.....	31

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.03.05; ХУСНУЛЛИН: НОВЫЙ МОСТ В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ НУЖНО ПОСТРОИТЬ НЕ ПОЗДНЕЕ, ЧЕМ ЗА 2,5 ГОДА

Новый мост через реку Зею в Благовещенске нужно построить не позднее, чем за 2,5 года. Такое мнение высказал вице-премьер РФ Марат Хуснуллин в воскресенье в интервью программе «Москва. Кремль. Путин» на телеканале «Россия-1».

Ранее на президентском совещании в режиме видеоконференции губернатор Амурской области Василий Орлов сообщил, что на единственном мосту через реку Зею в Благовещенске просела плита, в связи с чем движение по нему грузового и пассажирского транспорта прекращено, легковое движение идет только по одной полосе. В связи с этим глава региона попросил ускорить федеральное финансирование строительства второго моста через Зею, сместив соответствующие лимиты выделения средств с 2021-2022 годов на 2020 год. Это предложение поддержал Хуснуллин, отметив, что подрядчик готов освоить до 4-5 млрд рублей. Президент РФ **Владимир Путин** поручил главе Минфина Антону Силуанову передвинуть финансирование этого проекта на год вперед.

«Я с подрядчиком лично разговаривал, поставил ему задачу, чтобы мост был построен [за срок] не дольше 30 месяцев», – сказал Хуснуллин.

Орлов ранее сообщал, что второй мост через Зею планируется построить примерно в километре от существующего. Стоимость объекта составляет 19,8 млрд рублей, уже готова проектная документация, выбран подрядчик.

Сейчас на действующем мосту через Зею запрещено движение грузового и пассажирского транспорта массой более 3,5 тонн, остальные автомобили двигаются по одной полосе. Этот мост соединяет город с основной дорожной сетью региона и Дальнего Востока, альтернативный путь проходит через город Свободный.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/husnullin-novyj-most-v-blagovesenske-nuzno-postroit-ne-pozdnee-cem-za-25-goda>

Ъ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2020.06.05; ТРАНСПОРТ ВЫЕЗЖАЕТ НА НАЛОГАХ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ НЕПРЯМУЮ ПОДДЕРЖКУ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ И АВИАЦИИ

Как выяснил «Ъ», **Минтранс** существенно расширил и дополнил список мер поддержки транспортной отрасли. В новом пакете, направленном в правительство, министерство предлагает широкий перечень послаблений для авиаотрасли и грузового автотранспорта, ранее почти обойденного вниманием, а также для городского электротранспорта, вокзалов и автостанций. Ключевые меры связаны со снижением налоговой нагрузки – прежде всего НДС и соцвзносов – и облегчением кредитования, прямая бюджетная поддержка минимальна.

«Ъ» ознакомился с новым списком мер поддержки транспорта в условиях распространения коронавируса, которые **Минтранс** 16 апреля направил в правительство дополнения. Документ служит дополнением к первому пакету предложений (см. «Ъ» от 27 апреля) и распространяется прежде всего на авиацию и грузовой автотранспорт.

В первом пакете речь об автотранспорте не шла, теперь же **Минтранс** предлагает освободить перевозчиков, работающих в международном сообщении, от утильсбора за новые автобусы и грузовики экологического класса «Евро-6» (в РФ не выпускаются), субсидировать проценты по лизингу и кредитам владельцам автобусов. Возможность покрытия стоимости закупаемых тахографов за счет сумм страховых взносов в Фонд

социального страхования, сейчас ограниченную 20% их цены, **Минтранс** хочет расширить до 80%. Там рекомендуют регионам не взимать в 2020 году транспортный, земельный налоги и налог на имущество, а также арендную плату с владельцев автостанций, автовокзалов и грузо- и пассажироперевозчиков автотранспортом и городским электротранспортом.

Предлагается обнулить до конца года НДС на внутренние грузовые автоперевозки и международные, местом реализации которых признается РФ.

Кроме того, **Минтранс** хочет расширить возможность вычета убытка из налога на прибыль будущих периодов, ограниченную 50%, сняв лимит для грузовых и пассажирских автомобильных и воздушных перевозок, электротранспорта, метро и вокзалов, снизить для них ставку страховых взносов от фонда оплаты труда за 2020–2022 годы до 15%.

В числе мер поддержки авиации самой главной является обнуление НДС на все внутренние перевозки до 2030 года (сейчас нулевой ставкой облагаются перелеты в обход Москвы). В марте подобную меру предлагала Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) – тогда речь шла об обнулении с 1 июня до конца года (см. “Ъ” от 17 марта), **Минтранс** предлагает начать с 1 апреля. По оценке АЭВТ, мера позволит авиакомпаниям сэкономить 36 млрд руб. в год. Также в русле предложений РСПП (см. “Ъ” от 28 апреля) предлагается снизить страховые взносы для фонда оплаты труда экипажей воздушных судов: по обязательному пенсионному страхованию – с 22% до 10%, по ОМС – с 5,1% до 2%, на больничные и декретные отпуска – с 2,9% до 2%. Для аэропортов предлагается снизить общую ставку страховых взносов с 30% до 7,6% в 2020–2022 годах, как предлагала Международная ассоциация аэропортов (см. “Ъ” от 9 апреля).

Кроме того, министерство хочет установить льготу по налогу на прибыль для аэропортов, заключивших концессионные соглашения и обязавшихся создать или реконструировать объекты инфраструктуры, в размере инвестиций в эти объекты. Для реконструкции дальневосточных аэропортов планируется рекомендовать Минвостокразвития и ВЭБ.РФ выдавать 100% финансирования (вместо 50%), так как привлечь кредиты банков на такие проекты сегодня затруднительно.

Минтранс готов отменить транспортный налог для лизинговых компаний, снизив тем самым размер лизинговых платежей за самолеты, налог на имущество для воздушных судов, зарегистрированных в российском реестре (подавляющая часть судов российских перевозчиков зарегистрирована в реестрах Бермудских островов и Ирландии). ЦБ предлагается установить минимальные требования по резервированию и обеспечению кредитов, выдаваемых авиакомпаниям и аэропортам. «В связи с высокими рисками, присущими предприятиям авиаотрасли, банки неохотно кредитуют авиакомпании и аэропорты и вынуждены создавать высокие резервы при кредитовании таких заемщиков», – поясняется в письме **Минтранса**.

В доработанный **Минтранс**ом перечень так и не попали меры поддержки водного транспорта.

Как сообщал “Ъ”, предложенная ранее министерством помощь отрасли ограничивалась лишь выделением ГТЛК 34,7 млрд руб. на заказ новых судов (см. “Ъ” от 27 апреля). По данным “Ъ”, это возмутило судоводное сообщество. В итоге РСПП решил вступить за отрасль и направить в правительство свои идеи, в первую очередь нацеленные на помощь перевозчикам пассажиров, но также включающие и налоговые, и тарифные преференции (см. “Ъ” от 29 апреля). Предложения **Минтранса** также не содержат идеи выкупа «вечных облигаций» ОАО **РЖД** госбанками на несколько сотен миллиардов рублей, о которой говорилось ранее (см. “Ъ” от 24 апреля). Но источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, заверил, что мера рассматривается. В ОАО **РЖД** и **Минтрансе** комментариев не дали. Один из источников, знакомых с позицией ведомства, утверждает, что «этот список финальный».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров называет подготовленный пакет мер «прорывным и в некоторой степени образцовым». Предложения нацелены не только на решение текущих проблем, но и создают предпосылки для долгосрочных изменений и снятия застарелых вопросов, отмечает эксперт. В итоге, добавляет он, авиа- и автотранспорт может получить очень серьезную, фактически беспрецедентную поддержку, которую было бы неплохо распространить и на сильно пострадавший водный пассажирский транспорт, а также на грузоперевозчиков на железной дороге и воде.

<https://www.kommersant.ru/doc/4336729>

Ъ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2020.06.05; ГЛОНАСС НАСТРАИВАЮТ НА БОЛЬШИЕ ДАННЫЕ; ОПЕРАТОР СИСТЕМЫ РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ МОНЕТИЗАЦИИ

Большие данные системы ГЛОНАСС могут монетизировать, следует из предложений, рассматриваемых ее оператором. Согласно одному из проектов, для этого может быть создана дочерняя компания, которая будет обрабатывать информацию и продавать ее субоператорам для реализации клиентам – например, IT-компаниям. Такая информация может использоваться в проектах по внедрению беспилотного транспорта, полагают участники рынка.

Телематические данные, полученные от автотранспорта, использующего систему ГЛОНАСС, предлагается продавать IT-компаниям, следует из презентации проекта создания «мастер-оператора» ГЛОНАСС и профильного инвестиционного фонда (есть у “Ъ”). Проект подготовлен одним из участников рынка систем обработки телематических данных для автотранспорта, уточнил собеседник “Ъ”, знакомый с ситуацией. В АО ГЛОНАСС подтвердили получение презентации, отметив, что рассматривают много различных предложений.

100% АО ГЛОНАСС принадлежит Росимуществу. Компания выступает оператором системы экстренного реагирования при ДТП, а также оказывает коммерческие услуги автопроизводителям и страховым компаниям. В систему экстренного реагирования «ЭРА-ГЛОНАСС» попадает информация с устройств вызова экстренных служб, которые устанавливаются с 2017 года на все продаваемые в России автотранспортные средства. В другие системы АО ГЛОНАСС поступают данные с аппаратуры спутниковой навигации (АСН), которая устанавливается на транспорт для трекинга. По данным «СПАРК-Интерфакса», выручка АО ГЛОНАСС за 2018 год составила 2,1 млрд руб., чистая прибыль – 173,4 млн руб.

Для обработки телематических данных, полученных от автотранспорта, предлагается создать «мастер-оператора» – дочернюю компанию АО ГЛОНАСС с привлечением сторонних инвесторов, следует из проекта, имеющегося у “Ъ”. Предполагается, что обработанную информацию мастер-оператор будет продавать созданным на деньги организованного в рамках проекта инвестфонда субоператорам, которые уже и будут реализовывать их конечным клиентам. В 2021 году предлагается провести пилотные запуски проекта, на которых субоператоры смогут заработать 300 млн руб. К 2030 году выручка субоператоров будет составлять 23,3 млрд руб., мастер-оператора – 6,4 млрд руб., а АО ГЛОНАСС от этого проекта – 2,2 млрд руб., следует из расчетов в презентации.

В самом АО ГЛОНАСС сообщили “Ъ”, что компания не планирует продавать данные, получаемые из системы экстренного реагирования при ДТП, добавив, что «теоретически речь может идти только о монетизации данных, полученных от АСН». Такую аппаратуру ставят в основном на коммерческий транспорт – автобусы и автомобили, перевозящие опасные грузы.

Вряд ли многие IT-компании захотят приобрести данные ГЛОНАСС, но заинтересоваться ими могут проекты по внедрению беспилотного транспорта, полагает директор центра разработки Artezio (входит в группу «Ланит») Дмитрий Паршин. Однако удивляет

предложение продавать эти данные, а не предлагать к ним доступ для улучшения систем и разработки решений в интересах потребителей, ведь речь идет о безопасности движения и качестве организации транспортных сетей, подчеркивает он.

Кроме того, потенциальным заказчиком данных могли бы стать страховые компании, которые могли бы улучшить процессы урегулирования убытков по тяжелым авариям, добавляет директор по развитию бизнеса в страховании IT-компании КРОК Денис Гаврилов. С точки зрения правомерности использование данных в агрегированном виде не вызовет проблем, уверен он, однако наибольший интерес для заказчиков представляло бы использование именно персональных данных, дающих доступ к конкретному водителю, что потребовало бы получения согласия на обработку и передачу данных конкретной компании.

<https://www.kommersant.ru/doc/4336747>

Ъ; ИВАН БУРАНОВ, АФАНАСИЙ СБОРОВ; 2020.06.05; МИР, ТРУД, ПРОПУСК; 1,4 ТЫС. ПОДМОСКОВНЫХ КАМЕР ПОДКЛЮЧИЛИ К КОНТРОЛЮ САМОИЗОЛЯЦИИ

Подмосковные власти вслед за столицей начали использовать дорожные камеры для контроля режима самоизоляции. Областной **минтранс** уже разослал нарушителям, выехавшим на дороги области без цифровых пропусков, несколько сотен штрафных постановлений по 5 тыс. руб. Столичная практика показала, что граждане нередко получают штрафы, например, неправильно вводя номер машины при оформлении пропуска. Юристы продолжают настаивать на незаконности применения камер для контроля режима самоизоляции и обращают внимание, что подмосковный **минтранс** избегает упоминания терминов «постановления» и «штрафы», официально анонсируя рассылку «уведомлений» автовладельцам. Другие регионы вводить подобную систему не спешат.

1,2 тыс. стационарных и 200 мобильных камер, установленные на дорогах Московской области, начали с 1 мая контролировать пропускной режим в рамках борьбы с распространением коронавируса. Об этом сообщили в подмосковном **минтрансе**. Если владелец автомобиля не оформил цифровой пропуск (для Москвы и области действует единая пропускная система), он получит штраф в 5 тыс. руб. по ч. 4 ст. 3.6 КоАП Московской области. Необходимые поправки в кодекс Мособлдума приняла 30 апреля. Областной **минтранс** уже возбудил 300 дел в отношении нарушителей, им разосланы «письма счастья» с требованием оплатить штраф.

Первым регионом, подключившим камеры для контроля пропусков, стала Москвы. Здесь система заработала 22 апреля. Нарушителей выявляет ЦОДД, постановления выносит Московская административная дорожная инспекция. Столичная мэрия статистику по вынесенным штрафам не раскрывает. Известно, что в первые два дня работы системы (22–24 апреля) было выявлено более 327 тыс. автомобилей без пропусков, но сколько автовладельцев получили штрафы, неизвестно. В соцсетях многие водители признают, что по собственной оплошности неправильно указали госномер в пропуске (ошибка в коде региона и т. д.) и получили штраф. Один нарушитель рассказал, что получил постановление за машину, которую продал в начале года через трейд-ин: новый владелец повез регистрировать авто из салона в ГИБДД на эвакуаторе, камера считала номер.

Большинство опрошенных “Ъ” юристов, напомним, уверены, что применять систему фиксации нарушений ПДД для проверки пропусков незаконно (независимо от региона).

«Упрощенный» порядок привлечения к ответственности (через рассылку постановлений по почте; ст. 28.6 КоАП РФ) возможен только в ряде установленных случаев – контроль пропусков к ним не относится. Заксобрание Нижегородской области 28 апреля внесло в Госдуму поправки к КоАП России, предложив ввести единый федеральный штраф в 5 тыс. руб. за управление авто без спецпропуска во время режима повышенной готовности.

Законопроект направлен в профильный комитет Госдумы по госстроительству, дата его рассмотрения неизвестна.

Москва оказалась в сложной ситуации, полагает адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько. «Понимая сомнительную законность штрафных постановлений за отсутствие цифровых пропусков, Москва не выносит их в большом количестве, ограничиваясь единицами, надеясь на эффект предупреждения, – говорит он. – В случае вынесения сотен тысяч постановлений это может спровоцировать массовое возмущение и без того находящихся на взводе людей, а также обжалование штрафов, что не добавит популярности властям и может полностью парализовать работу судов».

Областной **минтранс** в официальных сообщениях намеренно избегает упоминания терминов «постановления» и «штрафы», анонсируя рассылку «уведомлений» автовладельцам, обращает внимание эксперт по системам фиксации нарушений Григорий Шухман.

«Более законными такие письма от этого не становятся», – отмечает он

Другие регионы, где также действует пропускная система, автоматический контроль пока не вводят. В соседней с Подмосковьем Рязанской области проверки проходят в «ручном» режиме. Как убедился корреспондент “Ъ”, на Егорьевском шоссе после выезда из Подмосковья в селе Тюрвищи дежурит мобильный пост ГИБДД: проезжающие машины выборочно останавливают, врачи измеряют у водителей температуру. В других регионах камеры следят за автомобилями граждан, состоящих в «карантинных базах» (обязаны находиться на самоизоляции, поскольку болеют или контактировали с больными): подобная практика уже есть в Вологодской, Курской областях, Татарстане. В остальных регионах используются блокпосты. Например, на въезде в Севастополь установлено шесть таких контролирующих точек. У всех въезжающих измеряют температуру, иногородние заполняют анкеты. В Ставрополье, чтобы проехать из соседнего Краснодарского края, нужно предъявить транзитный пропуск, который выдают местные администрации. Въезжающие в Ставропольский край любым видом транспорта должны предоставить данные о месте проживания и дать подписку о том, что пройдут двухнедельную самоизоляцию. В Дагестане полицейские требуют у водителей служебных авто предъявить удостоверение либо справку с места работы, у местных жителей – паспорт с пропиской, дающей право для перемещения к месту проживания. В Нижегородской области блокпосты установлены в нескольких городах, где ранее был объявлен карантин (Павлово, Тумботино, Выксе, Кулебаках): там перекрыты въезды и выезды, стоят патрули, внутрь пускают только местных по прописке, никого не выпуская. На въезде в Республику Крым через Крымский мост работает блокпост: на полуостров пропускают только местных жителей и владельцев недвижимости в регионе.

В правительстве Саратовской области еще в апреле говорили, что готовы ввести систему электронных пропусков, аналогичную московской, но вопрос до сих пор находится в разработке. В пресс-службе губернатора Самарской области сообщили “Ъ”, что пока внедрение федеральной платформы для цифровых пропусков в регионе не планируется. Об этом же говорят и в правительстве Оренбуржья, Орловской, Белгородской областей. 29 апреля губернатор Томской области Сергей Жвачкин охарактеризовал пропускной режим «плохо работающей и унижающей достоинство людей мерой», к которой власти региона прибегнут только «в экстренном случае».

<https://www.kommersant.ru/doc/4336771>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.06.05; ПОЕЗЖАЙ – НЕ ХОЧУ: АВТОВОКЗАЛЫ ПОПРОСИЛИ ПОМОЩИ У ПРАВИТЕЛЬСТВА; ПРЕДПРИЯТИЯ ТЕРПЯТ УБЫТКИ, НО ПОКА НЕ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ГОСПОДДЕРЖКУ

Российским автостанциям грозит разорение на фоне критического снижения пассажиропотока из-за пандемии коронавируса. Об этом говорится в письме ассоциации «Развитие автовокзалов страны» в правительство, с документом ознакомились «Известия». Выручка транспортных предприятий рухнула в апреле на 80–90%, но пока им отказывают в поддержке – многие из них не относятся к малому бизнесу. В среднем по стране продолжает действовать не более 20% регулярных междугородних автобусных маршрутов. Сохранить автостанции необходимо, поскольку это социально значимый вид деятельности, отмечают эксперты.

Далеко не уехали

В рамках борьбы с коронавирусом в большинстве регионов России местные власти приостановили междугородние автобусные перевозки, а пригородные – ограничили по времени. Для межрегиональных маршрутов рекомендовано соблюдать 50-процентную загрузку рейсов. На фоне ограничений и обвального падения спроса на поездки доходы автовокзалов рухнули в апреле на 80–90%, говорится в письме ассоциации «Развитие автовокзалов страны» к премьер-министру Михаилу **Мишустину**.

– По окончании эпидемии восстановление спроса будет носить взрывной характер, поэтому во избежание социальной напряженности в междугородних перевозках необходимо сохранить систему автовокзалов и автостанций. Однако все имеющиеся у предприятий финансовые резервы уже исчерпаны, – говорится в письме.

Оказавшиеся в кризисной ситуации автостанции в большинстве регионов не могут претендовать на помощь государства, предусмотренную для организаций малого и среднего предпринимательства (МСП). Этому мешает отраслевая специфика автобусных перевозок: во многих случаях вся сеть автовокзалов и автостанций в конкретном регионе оформлена на одно юрлицо, поясняется в письме. В итоге они не соответствуют требованиям по численности штата, выручке или другим параметрам.

В ассоциации предлагают правительству разработать дополнительные меры поддержки автостанций и позволить им пользоваться льготами, предназначенными для МСП (предусмотрены постановлением № 409 от 2 апреля). Организациям малого бизнеса, в частности, положены отсрочка уплаты налогов, сборов и взносов в госфонды (пенсионный, ОМС, соцстрах). Размер взносов для них снижен вдвое – с 30 до 15%.

В пресс-службе правительства сказали «Известиям», что не комментируют детали служебной переписки.

В **Минтрансе** заявили «Известиям», что крупные объединения автовокзалов – зачастую государственные унитарные предприятия либо акционерные общества, одним из учредителей которых выступает орган власти субъекта, поэтому регионы «обладают полномочиями по оказанию поддержки» их владельцам. В ведомстве добавили, что направили в правительство предложения по поддержке деятельности этих предприятий, но подробностей не раскрыли. Источник «Известий», знакомый с предложениями, говорит, что речь идет в основном о налоговых льготах.

Сегодня на федеральном уровне нет запрета на автобусные перевозки в стране. Однако многие регионы ввели собственные ограничения (такие полномочия есть у руководителей субъектов). К примеру, в Москве и Подмосковье для поездок на автомобиле или общественном транспорте нужно оформлять электронные пропуска. Свои пропускные системы также запущены в ряде регионов – например, в Татарстане, Коми, Астраханской и Курганской областях. Внедрение цифровых пропусков готовится еще в 21 субъекте.

Без права на поддержку

В стране сегодня зарегистрировано 567 юрлиц, объединяющих автовокзалы и автостанции. В каждое входит от нескольких штук до десятков остановочных пунктов автобусного сообщения. Какую долю занимают полностью частные структуры, точно не известно.

Гендиректор частной компании «Автовокзалы Удмуртии» (объединяет около 30 автовокзалов и автостанций) Сергей Зайнуллин сказал «Известиям», что выручка предприятия в апреле снизилась в 10 раз, число пассажиров – с 65 тыс. до 12 тыс. в неделю. Он отметил, что в настоящий момент фактически закрыто автобусное сообщение с Татарстаном, Башкирией, Кировской областью, Пермским краем. Поездки внутри республики сохранены, но вместо 15 рейсов в день между населенными пунктами осуществляется по 1–3.

По словам Сергея Зайнуллина, его предприятие не может получить никаких льгот – ни по налогам, ни по отчислениям взносов, ни по кредитам для выплаты минимальной зарплаты сотрудникам. Штат составляет около 260 человек, поэтому предприятие не считается малым. От государства очень нужна поддержка, чтобы пережить ближайшие 3–4 месяца, хотя бы в части компенсации минимальных зарплат, добавил менеджер.

В схожем положении оказались автовокзалы в Нижнем Новгороде.

– Мы обращались за отсрочкой по налогам и за беспроцентным кредитом на зарплаты. Но нам отказали и в налоговой, и в крупном госбанке, – рассказал «Известиям» директор частного автовокзала «Щербинки» (Нижний Новгород, объединяет три вокзала) Михаил Турков.

В обоих случаях, по его словам, это произошло по формальным основаниям – основной код деятельности ОКВЭД не совпал с указанным в постановлении правительства о поддержке наиболее пострадавших отраслей.

Выручка предприятия, по словам Михаила Туркова, в апреле снизилась с 1,6 млн до 90 тыс. рублей в день, организация впервые в своей истории не может выплатить аванс сотрудникам.

Из-за пандемии в среднем по стране, по данным ассоциации, продолжает функционировать не более 20% регулярных междугородних автобусных маршрутов. В некоторых регионах станции закрыты совсем – например, во Владикавказе, Казани, Пятигорске, Ессентуках, Кисловодске, населенных пунктах Краснодарского края.

– Текущая ситуация угрожает разрушительными последствиями для всей действующей сети автовокзалов. Многие затраты для них остаются постоянными – снижение количества рейсов не позволяет отправить в простой значительную часть персонала. Это связано в том числе со статусом объекта транспортной инфраструктуры, что предполагает соблюдение жестких требований по транспортной безопасности, – сказал «Известиям» глава ассоциации «Развитие автовокзалов страны» Борис Лоран.

Он отметил, что в случае с региональными объединениями автовокзалов частной формы собственности предприниматели будут вынуждены закрывать часть нерентабельных объектов, чтобы спасти основные. А транспортные предприятия, принадлежащие субъектам, придется вытягивать за счет местных бюджетов, возможности которых невелики, добавил он.

Сохранить в стране сеть автостанций просто необходимо, поскольку это социальный бизнес, ориентированный на наименее обеспеченные слои населения, сказал «Известиям» директор Института транспорта НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. Эксперт подчеркнул, что в нашей стране относительно невысокий уровень автомобилизации (400 машин на 1 тыс. жителей) и в глубинке междугородние автобусы зачастую остаются безальтернативным транспортом.

Ведущий эксперт «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов считает, что наиболее эффективной мерой помощи отрасли будет предоставление различных налоговых льгот, в том числе по земле и собственности. Прямые транши из бюджета могут быть направлены

на завершение инвестпроектов – например, реконструкцию или расширение автовокзала, добавил он.

Как писали «Известия», в кризисной ситуации на фоне спада перевозок в стране также оказались и автобусные компании. Ранее автоперевозчики просили **Минтранс** о ряде льгот, в том числе возможности не платить за проезд по платным трассам.

<https://iz.ru/1006358/aleksandr-volobuev/poezzhai-ne-khochu-avtovokzaly-poprosili-pomoshchi-u-pravitelstva>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.06.05; СТАРЫЕ ПРОБКИ, НОВЫЙ ТЕХОСМОТР: ЧТО ЖДЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ ПОСЛЕ МАЙСКИХ; ЖДАТЬ ЛИ ОТМЕНЫ ПРОПУСКНОГО РЕЖИМА И КАК КУПИТЬ АВТОМОБИЛЬ И ПРОЙТИ ТЕХОСМОТР ПОСЛЕ СМЕНЫ ОГРАНИЧЕНИЙ

Пандемия серьезно повлияла на автомобильный рынок и привычки водителей. Ввела в обиход онлайн-продажи с доставкой до дома, цифровые пропуска, закрыла дилерские салоны и автосервисы, изменила законы. Что ждет автомобилистов после майских, когда, как ожидается, начнут снимать ограничения, разбирались «Известия».

С пропуском в соседний регион

Пока временные ограничения продлены до 11 мая, а с ними и пропускной режим. Ранее президент **Владимир Путин** заявил, что одномоментной отмены ограничительных мер не будет и в регионах их ослабление будет зависеть от эпидемиологической обстановки. Вполне возможно, цифровые пропуска для передвижения на личном и общественном транспорте продолжат действовать и после 12 мая. Тем более что их начали вводить и в других областях, например, во Владимирской и Тульской.

Поэтому не стоит спешить с удалением приложения «Госуслуги СТОП Коронавирус» на телефоне и, отправляясь в соседнюю область, необходимо заранее узнавать оперативную информацию о введенных там ограничениях. Иначе можно попасть на 14-дневную самоизоляцию – ее в обязательном порядке ввели некоторые регионы для всех приезжих.

«В настоящее время в городе федерального значения Москва действует пропускной режим, никто не анонсировал его отмену. Поэтому после 11 мая будет точная информация, продлят ли пропускной режим или его отменят», – рассказал «Известиям» адвокат адвокатской конторы «Бородин и Партнеры» Аким Ложковой.

В Москве и области рабочие пропуска необходимо продлевать по 11 мая включительно или получать новый пропуск. Сделать это можно на сайте nedoma.mos.ru. При этом владельцам автомобилей с иностранными номерами необходимо будет указать дополнительную информацию, прислать фотографии регистрационного документа и фото водительского удостоверения. После продления сроков временных ограничений у многих водителей пропуска были аннулированы из-за неправильно указанных данных. Так что их действие важно проверять перед каждой поездкой.

«Все данные, которые поступают к нам с дорожных камер по автомобилям, водители которых не привязали номер авто к цифровому пропуску, проходят тщательную проверку. Если после проведения проверки выяснится, что автомобилист действительно не привязал номер авто к цифровому пропуску или неверно ввел ГРЗ, ему придет штраф в размере 5000 рублей по ч. 4 ст. 3.18.1. КоАП г. Москвы», – рассказали «Известиям» в пресс-службе МАДИ.

Следите за скоростью

В Подмоскovie водителям придется внимательно следить за знаками скоростных ограничений. Передвижные комплексы фотовидеофиксации всё чаще настраивают на 50 км в час, в соответствии с поставленными на время ремонта знаками.

Кроме того, еще в марте **министерством транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области были озвучены планы снизить скоростной режим с 60 до 50 км/в час на 448 участках региональных дорог в 36 муниципальных образованиях. Введение новых

ограничений планировали на 1 июня, однако в пресс-службе областного минтранса «Известиям» пояснили, что вопрос снижения скоростного режима на региональных трассах находится на дополнительной проработке.

Из-за пандемии и сложной экономической ситуации перенесена масштабная реформа техосмотра, запланированная на июнь. Согласно новым правилам, процесс диагностики фиксировался на фото, которые затем передавались для хранения в базу МВД. Это исключало возможность оформить диагностическую карту без прохождения техосмотра. В ГИБДД могли аннулировать оформленную с нарушениями карту, известив об этом факте страховую. Теперь эти меры отложены до марта следующего года, а повышенные штрафы за отсутствие диагностической карты вообще перенесли на 2022 год.

Между тем с 1 апреля вступили серьезные изменения в закон о техосмотре, которые большинство автовладельцев не заметили – из-за пандемии операторы ТО были закрыты, а ЦБ разрешил продавать ОСАГО без диагностической карты.

Изменения касаются сроков техосмотра, теперь легковые автомобили, грузовики массой до 3,5 т и мотоциклы не проходят его до четырех лет. Для машин возрастом 4–10 лет периодичность обязательного техосмотра установлена раз в два года, а старше 10 лет – раз в год. Легковые такси и автобусы должны теперь приезжать на ТО каждые шесть месяцев, грузовики с массой больше 3,5 т – каждый год.

Следует помнить о том, что те, кто купил ОСАГО без диагностической карты, всё же должны будут ее предъявить не позднее чем через месяц после того, как снимут ограничения.

Пробки и очереди

Меры по самоизоляции разгрузили дороги Москвы и области, но с отменой ограничений пробки снова вернутся. Тем более в Москве возобновят дорожный ремонт.

Помимо пробок водителей ждут очереди на автосервисы и даже пункты шиномонтажа – не все успели поменять зимнюю резину на летнюю, тем более что власти Москвы рекомендовали повременить с этим и не нарушать самоизоляцию.

Водителям-инвалидам III группы нужно успеть получить право на пользование специальными парковками до 1 июля. После этой даты граждане с этой группой инвалидности смогут пользоваться выделенными парковочными местами только в том случае, если у них есть «ограничение способности к самостоятельному передвижению».

Очереди, скорее всего, выстроятся и на замену водительских удостоверений, хотя срок их действия продлен президентом до 15 июля. Дело в том, что на 1 июля была отложена реформа медосмотра. Согласно новым правилам, справку станет получить сложнее – необходимо сдать анализы мочи на содержание карбогидрат-дефицитного трансферрина (CDT) и психоактивных веществ, то есть следов хронического употребления алкоголя и наркотиков. Этим займутся аккредитованные лаборатории, из-за чего срок выдачи справок и их цена вырастут.

Впрочем, реформу медосмотра уже один раз откладывали и могут перенести и сейчас.

Из-за эпидемии COVID-19 были отложены масштабная реформа экзаменов на водительское удостоверение, новые правила внесения изменений в конструкцию транспортных средств и требование оснащать автобусы, перевозящие детей, системой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. Также Минюст предложил правительству перенести сроки подготовки проектов новых редакций КоАП, которые коснутся и автомобилистов.

Бегом за автомобилем

Наплыв посетителей ждет и автосалоны – в рамках поддержки автопрома они должны стать одними из первых открывшихся после отмены ограничений предприятий. Кроме того, дилеры обещают много новинок, среди которых и версии существующих моделей.

По данным «Авито Авто», более 50% респондентов не откажутся от планов купить именно тот автомобиль, который планировали приобрести до начала пандемии. Этот

показатель практически одинаков для всех городов – как миллионников, включая Москву и Санкт-Петербург, так и небольших населенных пунктов до 250 тыс. жителей.

Около 8% участников опроса приобретут более дешевый автомобиль, но в запланированный срок. Порядка 13% также выберут менее дорогую модель, но при этом отложат покупку на некоторое время. При этом большинство респондентов (62%) не готовы купить отечественный автомобиль в целях экономии. Они предпочитают приобрести иностранную модель – либо ту, которую планировали, либо вариант с более простыми техническими характеристиками.

Впрочем, считают эксперты, покупательская активность будет непродолжительной – виной тому экономическое положение и рост цен на автомобили. По данным аналитического агентства «Автостат», с середины марта большинство из полусотни представленных на российском рынке брендов переписали прайс-листы и только 15 марок не меняли цены.

Автомобильные льготники

В мае некоторым категориям граждан новую машину будет приобрести проще. В подготовленном Минпромторгом проекте предлагается распространить программу «Семейный автомобиль» и на семьи с одним несовершеннолетним ребенком. Кроме того, максимальную цену автомобиля, попадающего под действие льготных программ кредитования, хотят увеличить с 1 до 1,5 млн рублей.

Круг участников этих программ планируют расширить за счет работников системы государственного здравоохранения и заемщиков, сдающих в трейд-ин свой автомобиль старше шести лет для уплаты части первоначального взноса по кредиту, сообщает «Газета.ру».

Согласно поручению президента РФ Владимира **Путина**, на реализацию программы льготного автокредитования дополнительно направят 7 млрд рублей. В планах Минпромторга запуск новой программы – «Доступная аренда», которая будет доступна по всей России.

Во время пандемии многие автопроизводители развернули сервисы онлайн-продаж, даже УАЗ и «АвтоВАЗ». По сути, это был единственный способ контакта автодилеров с клиентами. Онлайн-операции и после отмены ограничений станут новым трендом авторитейла, уверен руководитель направления по работе с ключевыми клиентами ГК «АвтоСпецЦентр» Александр Захаров.

«На данный момент электронной коммерции доверяют не все, однако с учетом максимальной цифровизации процесса рано или поздно приобретение авто онлайн станет таким же привычным, как и покупка в Сети одежды, продуктов питания и бытовой техники», – отметил он.

Автомобильный эксперт и партнер агентства «Автостат» Игорь Моржаретто также считает, что российскому авторитейлу еще далеко до полноценных онлайн-продаж, но их зачатки будут развиваться и далее. В пример он ставит Китай, где после отмены карантина онлайн-продажи автомобилей выросли в пять раз.

«Предложенный VW бесконтактный сервис – любопытная вещь, когда нет времени съездить на ТО. К тебе приехали на работу, забрали машину и привезли к вечеру», – отметил Моржаретто.

Автолюбители стали все чаще покупать ОСАГО через интернет. Тем более что больше не надо возить с собой распечатку, достаточно показать полис на экране смартфона. Охотнее всего полисы онлайн покупают в Москве и Московской области.

<https://iz.ru/1006530/evgenii-bagdasarov/starje-probki-novyi-tekhosmotr-cto-zhdet-avtomobilistov-posle-maiskikh>

**ВЕДОМОСТИ; ФИЛИПП СТЕРКИН, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2020.06.05;
«РАСТРАТИТЬ ФНБ ЗА ДВА ГОДА БЫЛО БЫ НЕПРАВИЛЬНО»; МИНИСТР**

ФИНАНСОВ АНТОН СИЛУАНОВ – О ПОДДЕРЖКЕ ЭКОНОМИКИ, БЮДЖЕТЕ, ЦЕНАХ НА НЕФТЬ И ПОЧЕМУ НУЖНО ТРАТИТЬ СЕЙЧАС С ОСТОРОЖНОСТЬЮ

«Характер бюджета – не финансовый вопрос, а политический. Министерство финансов может подготовить любой бюджет <...> Достаточно сказать, чего вы хотите!» – рассуждал один министр в рассказе Андре Моруа. Министр финансов Антон Силуанов вряд ли бы поддержал своего «коллегу». И в тучные годы, и в голодные он всегда говорил одно: жить нужно по средствам. За то время, что он возглавляет Минфин, цена нефти, балансирующая бюджет, снизилась более чем вдвое – с примерно \$120 до \$50, накоплены значительные резервы. К прошедшей войне мы подготовились, говорит Силуанов в интервью «Ведомостям», которое мы взяли в режиме видеоконференции. «Боевого» опыта ему не занимать – Силуанов можно назвать по-настоящему антикризисным членом правительства: работая в Минфине, он пережил развал СССР, дефолт-98, мировой финансовый кризис, санкции, взлеты и падения цен на нефть, обрушение рынков, девальвацию, теперь – пандемию и резкое сжатие экономики. В кризис, да еще при накопленных резервах, отстаивать бюджет непросто – в правительстве кипят жаркие споры, бизнес жалуется на нехватку поддержки, растет политическое давление. Но жить нужно по средствам, снова напоминает Силуанов: и тратить резервы, и наращивать госдолг сейчас придется, но осторожно – «с вертолета деньги разбрасывать» мы не можем.

– Антон Германович, к кризисам вам не привыкать – в Минфине вы уже пять пережили, два из них – как министр. Но этот выглядит совершенно необычно: за считанные недели жизнь резко изменилась, люди заперты дома, мы общаемся с вами онлайн, нефть стоит, как в конце 1990-х. Вам не кажется этот кризис уникальным и насколько мы оказались к нему готовы?

– Кризис? Меня это слово даже резануло. Это скорее не кризис, а вызов, который, как вы и говорите, не похож ни на какие другие, ситуация, которая, наверное, войдет в учебники истории. Лет пять назад, если бы нефть Urals стоила дешевле \$15 – т. е. бюджет не получает ни копейки нефтегазовых доходов, – это был бы кризис. А сейчас на нефть уже не так обращают внимание, потому что мы создали необходимые финансовые буферы и даже при цене \$10 проживем. Это прошлая война, и к ней мы подготовлены, а сегодня перед нами вызов абсолютно нового масштаба. Такой поворот событий вряд ли кто мог предвидеть. Сейчас перед нами новые задачи – защита здоровья и жизни людей.

– Вы говорите, к прошедшей войне мы готовы. А какие выводы вы из этой войны сделали бы и, в частности, не стало ли очевидным недостаточное финансирование здравоохранения, образования, науки, чувствуете ли вы за это свою ответственность?

– Я не соглашусь с тем, что у нас глобальное недофинансирование здравоохранения со стороны бюджета. В других странах больше частных средств идет в медицину, не бизнес и не государство, а сами люди платят за страховку. У нас другая страховая система, не без участия государства. Если бы в нашей стране была больше развита частная медицина, то и ресурсы были бы сопоставимы с другими экономиками.

Сегодняшние вызовы – это проверка работы разных систем здравоохранения.

И пока наша система выдерживает в целом этот непростой момент. Конечно, мы получили временное преимущество: мы видим, как распространяется инфекция в других странах, изучаем их опыт, оперативно выделили финансирование, развернули койки, переоборудовали их под больных коронавирусом. И пока смертность у нас, слава Богу, ниже, чем в других странах. Да, проблем много, но считаю, что наше здравоохранение справляется неплохо.

Кстати, последние годы мы увеличивали расходы на медицину, только в этом году – на треть почти (в 2020 г. в бюджете заложено 1,028 трлн руб.).

– Но мы же говорим о прежних годах. Недофинансирование было очень длительным.

– Что значит недофинансирование? У нас должны работать страховые принципы в медицине. Сколько собрали взносов – столько потратили из ФОМСа. Другое дело – отдельные задачи, проекты, например модернизация первичной медицинской помощи. В этом случае выделяются бюджетные ресурсы сверх объемов страховых взносов. В последние годы значительная часть дополнительных денег в медицине направлялась на увеличение оплаты труда медработников.

Результаты работы системы здравоохранения зависят от множества факторов – уровня состояния медицинской организации, квалификации врачей и, конечно, от системы управления в отрасли. Все важно, только деньги – это не гарантия благополучия в секторе.

– Правительство столкнулось с еще одной трудностью в этот кризис – премьер-министр **Михаил Мишустин** оказался в больнице с коронавирусом. Какой была ваша первая реакция, когда вы узнали об этом? Как устроена сейчас работа правительства?

– Работа правительства уже несколько недель ведется преимущественно по видеоконференцсвязи. В ближайшее время такой формат сохранится, и это оправданно. Что касается новости о болезни Михаила Владимировича, то никто не застрахован, вирус не выбирает – руководитель ты или нет. Желаю скорейшего выздоровления; уверен, скоро встретимся в правительстве. Хотя и сейчас председатель постоянно с нами на связи по телефону, активно вовлечен в рабочий процесс – сегодняшние коммуникации позволяют это делать без проблем.

«Сумма поддержки будет увеличиваться»

– Несколько лет назад вы говорили в интервью «Ведомостям», что жить по средствам – единственно возможный вариант бюджетной политики. Пока Минфин оценивает антикризисные меры в 2,8% ВВП. А оценивалась ли общая программа поддержки на долгосрочный период?

– В отличие от предыдущих программ поддержки экономики, этот план живой, постоянно дополняется новыми мерами. Мы видим, что в сложной ситуации оказываются все новые сектора, и приходится их подключать к поддержке, появляются новые меры. Приняты уже два антикризисных пакета. Во втором предусмотрены меры сохранения занятости и поддержки малого и среднего бизнеса из пострадавших отраслей. Третий пакет, который сейчас готовится, будет направлен на то, чтобы помочь предприятиям выйти из вынужденных каникул, помочь им развиваться после двух месяцев остановки, поддержать с оборотным капиталом. Это непростая задача. Будем продолжать бюджетными ресурсами содействовать сохранению занятости и спроса, стимулировать предпринимателей к новым инвестициям и развитию новых производств. В первую очередь речь пойдет о малом и среднем бизнесе пострадавших отраслей.

– Третий пакет должен был поступить в правительство к 5 мая. Можете подробнее рассказать, что именно предложено, какова стоимость программы?

– Третий пакет обсуждается в правительстве, и в ближайшее время будут озвучены конкретные меры. Сумма поддержки будет увеличиваться. Пока принято решений на 2,8% ВВП, но это без учета того, что мы для поддержания запланированных расходов тратим средства ФНБ (Фонд национального благосостояния. – «Ведомости») и осуществляем дополнительные заимствования. Это и есть контрциклическая бюджетная политика: мы финансируем в полном объеме расходы, несмотря на падение доходов. С учетом этих денег поддержку экономики можно оценить более чем в 6,5% ВВП.

– Из 2,8% ВВП сколько приходится на прямые расходы бюджета, за вычетом налоговых мер и госгарантий?

– На поддержку здравоохранения и на санитарно-эпидемиологические меры – 200 млрд руб.; на меры в области социальной поддержки (в том числе средства, зарезервированные на выплаты по безработице) – более 250; поддержка отраслей экономики (в первую очередь субъектов МСП) – еще около 800, поддержка регионов – около 200;

сбалансированность внебюджетных фондов – более 400 млрд. Основные назвал, и это без учета гарантий.

– Председатель ЦБ Эльвира Набиуллина оценила влияние уже принятого антикризисного пакета на темы роста экономики в 2 п. п. Какова ваша оценка?

– Можно согласиться с такой оценкой. Может быть, с учетом мультипликативного эффекта даже несколько больше.

– Переадресую вам критику, которую мы собираем от предпринимателей. МРОТ на зарплаты – это очень мало. Программа на 2,8% ВВП – очень мало по сравнению с развитыми экономиками при наших-то резервах, низком госдолге и низкой инфляции. Отсрочки по кредитам и налогам – бизнес говорит: как мы будем потом платить эти налоги и гасить кредиты, если выручки не будет?

– Если бы мы печатали резервные валюты, можно было бы и «с вертолета деньги разбрасывать», потратить триллионы рублей. Но ведь задача не соревноваться, кто больше потратит, а помочь тем, кто в первую очередь нуждается в поддержке. Нужно помочь бизнесу сохранить работников, помочь людям оплачивать первоочередные расходы на питание, жилье, кредиты.

Пострадавшие малые предприятия получают шестимесячные отсрочки по налогам и кредитам, по арендным платежам, беспроцентные кредиты на зарплату и гранты в размере МРОТ на сотрудника. Вы говорите МРОТ – это мало, но для малых предприятий, если брать белые зарплаты, это 70% от фонда оплаты труда, не так уж и мало получается. Да, кто-то платил в конвертах, но это уже на совести этих компаний.

Сейчас наша задача – помочь предприятиям после выхода из вынужденных каникул. Поэтому и было решено после завершения действия налоговых отсрочек предоставить рассрочку по этим долгам еще до года.

– А могут быть списаны эти долги?

– Я бы не стал однозначно отвечать на этот вопрос. Списание долгов не самый лучший метод: можно реструктурировать долги, в том числе налоговые. Мы рассматриваем меры, которые помогли бы предпринимателям минимизировать груз обязательств, который накопится к моменту выхода из простоя.

– Насколько реалистично сейчас снизить налоги для стимулирования экономики?

– Обсуждается не снижение налогов, а налоговый стимул, который позволит предпринимателям наращивать активность. Кардинально менять налоги не планируется. Для МСП нужно было снижать налог на труд, чтобы было невыгодно работать в сером секторе, доля которого велика. Это уже сделано.

– Это фактически обсуждавшийся ранее налоговый маневр (снижение страховых взносов при повышении НДС), но в усеченном виде. Только Минфин предлагал маневр для всей экономики, а закончилось просто повышением НДС с 2019 г.

– Возможно, надо было более настойчиво тогда добиваться принятия такого решения. Была бы правильная формула – 20–20–20 (ставка НДС, страховых взносов и налог на прибыль). Таким образом, потребление, труд и капитал имели бы одинаковый уровень налогообложения.

– Одна из мер поддержки – госкомпании могут попросить об отсрочке дивидендных платежей. Кто-то уже планирует воспользоваться этой возможностью?

– Возможность отсрочки выплаты дивидендов уже предусмотрена и оставлена на усмотрение органов управления акционерных обществ. В законодательство внесены изменения, предусматривающие возможность по решению совета директоров перенести на III квартал 2020 г. проведение годового общего собрания акционеров, на котором в том числе рассматривается вопрос выплаты дивидендов по результатам отчетного года.

Позиция Минфина в отношении размера дивидендов, выплачиваемых компаниями с государственным участием, остается прежней – компании должны направлять на выплату дивидендов не менее 50% прибыли по МСФО.

– «Роснефть» продала свои венесуэльские активы неназванной госкомпании. Вы можете рассказать про эту сделку?

– Это решение «Роснефти» принималось для совершенствования структуры активов. Оно не относится к сегодняшней теме разговора, и все комментарии лучше получить у компании.

«Не хочется влезать в долговую спираль»

– Вы сказали, что сейчас на цену нефти уже не так обращают внимание, но это точно не про вас. Какая цена заложена в базовом прогнозе Минфина на этот год? Какого эффекта ждете от новой сделки ОПЕК+? И могли ли вы себе представить в марте, когда не удалось договориться о продолжении прежней сделки, что впереди будет такое обрушение цен?

– Сегодня мы смотрим в первую очередь на ситуацию с коронавирусом в России. Сколько заболело, сколько тяжелых больных – это, наверное, важнее? Это человеческие жизни, от этого зависит, когда мы наконец сможем открыть экономику и дать возможность работать бизнесу. Согласитесь, что цены на нефть на этом фоне далеко не приоритет.

Что касается прогнозов, то в этом году мы ждем около \$30 за баррель (в среднем по году с учетом довольно высоких цен в I квартале), в следующем – немногим больше. Даже если бы мы в марте заключили сделку с ОПЕК, все равно пришлось бы ее пересматривать, так как спрос в мире на нефть и нефтепродукты резко уменьшился из-за пандемии, и достигнутые договоренности долго бы не продержались.

Преимущество нынешней договоренности [о сокращении добычи] в том, что в переговорах теперь участвуют все нефтедобывающие страны, в том числе США. А это залог более успешных действий на нефтяном рынке.

– По прогнозу ЦБ, спад экономики в 2020 г. составит 4–6%. А в Минфине какие просчитываются сценарии влияния эпидемии на экономику и на бюджет?

– Есть несколько сценариев, все они не очень оптимистичные. За базовый мы взяли сценарий сокращения ВВП на 5% в этом году, что соответствует оценкам ЦБ. Доходы бюджета будут примерно на 4 трлн руб. меньше, чем планировалось, в том числе минус 1,5 трлн нефтегазовых доходов (по сравнению с их базовым уровнем) и около 2 трлн ненефтегазовых. Дефицит бюджета будет около 4% ВВП. Мы не режем расходы, даже наоборот, их увеличиваем, поэтому будем задействовать средства ФНБ и займы, чтобы профинансировать как текущие обязательства, так и антикризисные программы.

Для финансирования дополнительных расходов, связанных с поддержкой экономики, будут использованы доходы от сделки по приобретению Сбербанка у ЦБ (покупка оплачена из ФНБ, и бюджет получает часть суммы назад в виде прибыли ЦБ. – «Ведомости»), а это 1,07 трлн руб. в этом году. И нужно останавливаться на таком увеличении расходов (по закону о бюджете расходы составляли 19,7 трлн руб., с учетом дополнительных доходов в виде прибыли ЦБ они могут быть увеличены до 20,7 трлн. – «Ведомости»). Плюс остатки, которые перешли с прошлого года, – 1,1 трлн руб., из них часть будет потрачена. В этом году нельзя допустить значительного неисполнения бюджета, хотя форс-мажор, с которым мы столкнулись, влияет на ход контрактации и, конечно, на освоение бюджетных ресурсов.

– Какие расходы будут перераспределены в бюджете и может ли это коснуться **нацпроектов**?

– Я бы не стал делить расходы на **нацпроекты** и не **нацпроекты**. Очевидно, что планы по целому ряду показателей **нацпроектов** могут быть уточнены. Пандемия без последствий не проходит. Мы исходим из такого принципа: что уже реализуется, а что еще не начали, есть ли контракты, можно ли перенести мероприятие на более поздний срок без особых последствий для экономики. Социальные обязательства, разумеется, будут выполнены полностью.

– Планируете ли экономить на крупных инфраструктурных проектах, например ВСМ Москва – Санкт-Петербург?

– В этом году почти нет трат на ВСМ, только готовится документация, т. е. это очень небольшие расходы. Хотя, действительно, если экономить, то на еще не начатых проектах. Мы от них не отказываемся, они будут реализованы, но чуть позже.

– Это касается и автодороги Москва – Казань?

– Решено строить первый участок Москва – Владимир и обход Казани, причем на концессионной основе. Переговоры о заключении концессии идут, и первые деньги должны быть выделены в этом году.

– Помимо инвестиционных расходов какие траты могут быть отложены?

– Например, перенесем реформу государственно-гражданской службы. Средства на стимулирование госслужащих, целый ряд строек будут перенесены на более поздний срок, например проект по строительству здания Верховного суда в Санкт-Петербурге.

– Сколько уже удалось высвободить в бюджете?

– Около 250 млрд руб. Это первое перераспределение, сейчас готовим следующую часть на большую сумму.

– Для компенсации выпадающих нефтегазовых доходов будут увеличены займы. Но многие эксперты призывают к более активному увеличению расходов и, соответственно, займов. Какой вы допускаете рост госдолга?

– Мы действительно собираемся дополнительно занимать для компенсации выпадающих нефтегазовых доходов от 1,5 до 2% ВВП, на последних аукционах мы размещаем ОФЗ более чем на 100 млрд руб. вместо обычных 20–30 млрд. Спрос на наши бумаги есть, банки в нынешних условиях с удовольствием покупают надежные государственные облигации. В этом вопросе нужно не переборщить с объемами, почувствовать границу, когда за суверенный долг начнут просить большие премии. Этого нельзя допустить – мы и так немало платим по заимствованиям.

Пока госдолг небольшой, по состоянию на 1 января 2020 г. он составил 12,3% ВВП. Многие говорят – давайте удвоим его, ничего страшного не будет, но уже сейчас платежный график идет вот так (показывает рукой вверх). И если в этом году мы должны выплатить по долгам около 700 млрд руб., то через три-четыре года – уже 1,5 трлн. А сверх этого надо еще заимствовать для финансирования расходов. Не хочется влезать в долговую спираль.

Да, многие страны наращивают займы. Но у нас стоимость госдолга высокая. Мы сейчас занимаем под 5,5–6,3%, развитые страны – меньше чем под 1%. Ежегодно мы уже платим более 800 млрд руб. одних процентов, если удвоим привлечения, будем платить уже около 1,5% ВВП, а это более 6% всего бюджета – придется сокращать другие расходы.

Кроме того, государство своими займами не должно лишать банки аппетита к кредитованию экономики. Мы не хотим тратить много из ФНБ, растратить его за два года было бы неправильно, но и пылесосить всю ликвидность с рынка тоже не верно. Прирост банковского кредитования в год около 5 трлн руб., если в следующие годы мы будем своими размещениями сметать весь этот прирост для финансирования дефицита бюджета, в чем тут экономический смысл? К займам нужно подходить очень аккуратно. В итоге в этом году мы планируем привлечь с рынка 4–4,5 трлн руб. – это очень много.

– А какой уровень госдолга вы считаете безопасным?

– Безопасный уровень госдолга – это не только проценты к ВВП, но и сбалансированная структура долга по срокам, без пиков платежей, разумная стоимость обслуживания долга, когда доля процентных расходов не вытесняет другие расходы бюджета. Этот показатель очень важен.

Исходя из опыта предыдущих долговых и бюджетных кризисов, мы пришли к оптимальной бюджетной формуле, или бюджетному правилу, когда достигается бюджетный баланс при базовой цене нефти (сейчас она \$42,4 за баррель). Временно – на срок реализации **нацпроектов** – к расходам было добавлено еще 0,5% ВВП для увеличения финансирования инфраструктуры. Такая конструкция дает устойчивость

бюджету, возможность прогнозирования предельных трат государства, не создает рисков для выполнения принятых обязательств.

Поэтому, когда сегодня предлагают забыть бюджетное правило, тратить деньги, не ориентируясь на возможности, – это опасно для бюджета и, соответственно, для макростабильности.

Банки говорят: выпускайте займы, мы будем покупать, заключать сделки репо с ЦБ. Конечно, сегодня это очень выгодно для наших финансовых институтов. Берешь у ЦБ по одной стоимости, добавляешь маржу и спишь спокойно. Мы не можем на это пойти, поскольку все наши действия не должны перекашивать рынки ценных бумаг и увеличивать стоимость коммерческих кредитов. Резкое, кратное наращивание долга неизбежно будет сопряжено с требованиями по доходности и сокращению длины бумаг, что создает риски для федерального бюджета. В этом вопросе надо быть аккуратным и разумно распорядиться имеющимся у России преимуществом в виде низкого госдолга.

– Не придется ли приостанавливать действие бюджетного правила или модифицировать его, допустив все же большее увеличение займов?

– Бюджетное правило дает достаточно гибкости. В этом году, например, мы недополучим значительную сумму нефтегазовых доходов – и бюджетное правило позволяет финансировать такое выпадение за счет увеличения заимствований: в этом, по сути, его контрциклический характер. Кроме того, с учетом второго этапа оптимизации мы примем решение об изменении приоритетов расходов текущего бюджета на сумму порядка 700 млрд руб. Думаю, с деньгами в виде прибыли ЦБ от сделки по покупке Сбербанка нам должно хватить.

Естественно, придется внимательно анализировать бюджетные планы и на предстоящую трехлетку. Не затрагивая первоочередных обязательств, перераспределять деньги внутри бюджета под новые приоритеты. В первую очередь, будем поддерживать пострадавший бизнес, отрасли, которые создают наибольший мультипликативный эффект, смежников, занятость.

– Цена отсеечения должна сохраниться?

– Мы за то, чтобы цена отсеечения работала. Сейчас уже ее нужно стопорить, потому что она каждый год растет на 2%, в 2022 г. будет уже \$44/барр. По нынешним временам это очень высокая планка.

– Рассматривается ли введение прогрессивной ставки НДФЛ, возможно, на очень высокие доходы?

– Мы уже фактически ввели прогрессию – налог на процентный доход от больших депозитов. Дополнительные предложения увеличить налоги не рассматриваются.

– Президент Сбербанка Герман Греф считает, что негатив от этого налога перевесит потенциальные плюсы. Просчитывался ли риск оттока вкладов, насколько он серьезен?

– Конечно, мы обсуждали этот вопрос. Но куда депозитам утекать?

– Под подушку.

– Но там вообще будет нулевой доход. На самом деле, это вопрос справедливости. Все же платят со своего дохода, т. е. зарплаты, НДФЛ. Почему тогда с пассивного дохода в виде процентов по крупным вкладам платить налог не нужно?

Понятно, что какая-то часть депозитов может сократиться. Но куда переводить? За границу – там ставки отрицательные. В валюту – высокая волатильность, можно потерять на курсе. Мы изучали мировой опыт налогообложения депозитов и предложили этот вариант, своего рода налог на обеспеченных людей, чей доход от депозитов превышает 60 000 руб. в год. То есть это должны быть большие сбережения – около 1 млн руб. А для тех, у кого такие сбережения появились не от ведения бизнеса или доходов, прописаны исключения (если ставка не превышает 1% и для счетов эскроу. – «Ведомости»).

- Но есть же психологический момент. Люди думают: сейчас повысили налоги, а дальше начнется заморозка депозитов, «стрижка», конвертация в госдолг и т. д., поэтому и могут начать переводить деньги из банков – под подушку.
- Никаких заморозок и конвертаций не планируется. Уверен, что люди с достатком могут заплатить 13% с дохода по таким депозитам.
- А рассматриваются ли какие-то предложения по налогам для нефтяников? Сократить льготы для них? Или, наоборот, не просят ли они, например, пересмотреть демпфер – им точно обидно платить бюджету из-за падения цен на нефть (механизм сдерживания цен на автомобильное топливо: при высоких ценах на нефть государство выплачивает НПЗ компенсации, при низких – наоборот).
- Идея с демпфером себя оправдала. Мы вводили демпфер в период достаточно высоких цен, и жалко было платить нефтепереработчикам деньги из ФНБ. Но сейчас ситуация обратная. Все по-честному.
- Справедливость восторжествовала.
- Точно. Во времена высоких нефтяных цен все равно надо было думать о будущем, готовиться к разным временам. Нефтяники не обращаются с предложениями пересмотреть демпфер. Что касается льгот – Россия решила вместе с ОПЕК сокращать добычу нефти, и новые льготы, которые нужны для ее наращивания, перестали быть актуальными. Сейчас было бы странно говорить о дополнительных льготах.
- Минфин работает над тем, чтобы все льготы были обусловлены инвестиционными обязательствами. Получил 100 руб. в виде преференций – направь их, пожалуйста, не на дивиденды, а на инвестиции. Последние предложения Минфина именно на этом принципе и строились. В Минфине решено создать специальный департамент, который будет заниматься мониторингом выполнения инвестиционных обязательств.
- «Роснефть» и «Газпром нефть» тоже не просят пересмотреть цену, при которой Приобское месторождение получает льготы?
- А куда пересматривать-то? В формуле та же цена, что и базовая в бюджете.
- Минфин уже направил Кипру, Люксембургу и Мальте письма с предложениями изменить соглашения об избежании двойного налогообложения и повысить по ним ставку на дивиденды до 15%. Появятся ли в списке таких стран и Нидерланды?
- Мы действуем поэтапно. Первый этап – три страны.
- «Всем тяжело в таком режиме жить»
- Одной из версий, почему вы перестали быть первым вице-премьером, была такая, что многочисленные обязанности вице-премьера отвлекали от работы в Минфине, так ли это?
- То есть, по-вашему, – работа в Минфине важнее? (Смеется.) Если серьезно, решение принималось президентом, додумывать ничего я не могу.
- Не секрет, что у вас и у первого вице-премьера Андрея **Белоусова** (он назначен и. о. премьер-министра на время болезни Михаила **Мишустина**) и в мирные времена, когда он был помощником президента, были разные взгляды на бюджетное стимулирование экономики. А как сейчас?
- Правительство работает слаженно, все друг друга слышат. Сейчас это особенно важно – решения надо принимать быстро. В правительстве всегда обсуждаются разные точки зрения. Задача в том и состоит, чтобы принимать взвешенные решения. В этом и есть смысл командной работы.
- Вернемся к началу. Во время кризиса всегда кажется, что жизнь изменится. Особенно любят говорить, что после кризиса точно начнем реформы. Какие выводы сделали, какими видите изменения в экономике, в экономической и бюджетной политике?
- Во-первых, текущая ситуация, безусловно, ускорила принятие давно назревших решений. Простой пример, и мы об этом уже говорили, – снижение страховой нагрузки на малый бизнес.

Во-вторых, очевидно, что цифровизация всех сфер жизни и сбор больших данных – это необратимый процесс. Отмечу цифровую трансформацию правительства – уверен, что наработки последних месяцев по настройке взаимодействия обязательно пригодятся в будущем.

Кроме того, будет и дальше расти роль координации и совместного решения проблем ведущими странами мира. По итогам пандемии неизбежно будут сделаны выводы и даны рекомендации, направленные на рост готовности стран к последующим вызовам. В этом вопросе рассчитываю на объединяющую роль стран G20.

– Если про личное будущее. Когда рассчитываете на мотоцикле покататься?

– Я уже катался в марте, правда, немного совсем. Выехал просто погазовать, нужно, чтобы мотоцикл проснулся после зимы. (Смеется.)

– А когда мы все сможем выйти, каков ваш прогноз?

– Правительство делает все, чтобы это произошло как можно скорее. Зависеть это будет от показателей заболеваемости, особенно сложных случаев. Всем тяжело в таком режиме жить. Не хватает общения – с коллегами, с друзьями. Одно дело по телефону поговорить, другое – увидеться, просто поздороваться, пожать руки, как и раньше.

<https://www.vedomosti.ru/economics/characters/2020/05/05/829608-ne-hochetsya-dolgovuyu-spiral>

ЛЕНТА.РУ; АНДРЕЙ ВЕСЕЛОВ; 2020.05.05; «КАЖДЫЙ ДЕНЬ ДУМАЮ О ПОГИБШИХ»; ГОД НАЗАД В ШЕРЕМЕТЬЕВО СГОРЕЛ SUPERJET, ПОГИБ 41 ЧЕЛОВЕК. ПИЛОТ ВПЕРВЫЕ РАССКАЗЫВАЕТ О ТРАГЕДИИ

5 мая 2019 года из Шереметьево в Мурманск вылетел самолет Sukhoi Superjet. Почти сразу в борт попала молния, отключился автопилот, и экипаж принял решение вернуться. Самолет совершил аварийную посадку и загорелся, погиб 41 из 78 человек, находившихся на борту. Дело передано в суд. Следствие называет единственным виновным в аварии командира судна Дениса Евдокимова, который якобы допустил ряд грубых ошибок. Но пилот свою вину категорически отрицает – он утверждает, что в момент посадки самолет будто бы потерял управляемость. Евдокимов находится под подпиской о невыезде и с прессой не общается. Корреспондент «Ленты.ру» стал первым, кто обстоятельно поговорил с ним и выслушал его версию произошедшего.

«Лента.ру»: Давайте попробуем воссоздать события 5 мая. Какая была погода, имело ли вообще смысл взлетать? Кто принимал окончательное решение начать полет в тот день?

Евдокимов: Погода не отличалась ничем необычным. Полученная метеоинформация соответствовала требованиям при принятии решения на вылет. Находясь на взлетной полосе, я руководствовался сведениями метеолокации и осмотрел пространство в направлении взлета для установления отсутствия опасных явлений погоды, на что обратил внимание второго пилота. Окончательное решение о взлете, о продолжении полета, о посадке в любом случае принимает командир воздушного судна (КВС). Соответственно, я как КВС на том рейсе принял решение о взлете и начале выполнения полета.

В самолет ударила молния. Управление перешло в ручной режим, так называемый Direct mode. Это в принципе штатная история?

Попадание молнии в самолет – нередкое явление, но, как правило, оно не приводит к нарушению работы систем воздушного судна. В этом же полете разряд атмосферного электричества вывел из строя одну из важнейших систем воздушного судна, а именно систему управления. Система дистанционного управления на Superjet полностью электрическая, то есть у нее отсутствует резервная механическая связь органов управления рулевыми поверхностями. Ни органы следствия, ни МАК (Межгосударственный авиационный комитет – прим. «Ленты.ру») не заинтересовал факт воздействия на самолет атмосферного электричества, об этом в материалах дела попросту нет ни слова, за исключением показаний пассажиров и членов экипажа. Могут

предположить, что такой обход важного факта связан с исключением риска для репутации производителя Superjet.

Вы имели опыт управления Superjet в режиме Direct mode? Этот режим отрабатывался в ходе обучения?

Режим Direct mode отрабатывается при переучивании на тип самолета и далее – в соответствии с утвержденной авиационными властями программой тренажерных тренировок. Тренировочных полетов на реальном воздушном судне в этом режиме не предусмотрено.

Отличалось ли управление в реальности от управления на тренажере?

Как правило, управление в этом режиме на тренажере не вызывает сложностей. В полете 5 мая управление воздушным судном в этом режиме сильно отличалось от тренажера.

Direct mode – это прямой режим или минимальный режим управления самолетом Superjet. В нормальном полете самолет управляется в режиме Normal mode, когда автоматика защищает пилота от неправильных решений, например, от сваливания и превышения ограничений по скорости. Ручное управление в этом режиме максимально простое – пилот задает лишь значения тангажа и крена. В Direct mode автоматика пилоту не помогает, это по-настоящему ручное управление

Почему все-таки вы решили вернуться, а не продолжили полет до Мурманска?

Дальнейшее выполнение рейса до Мурманска было невозможно, так как в режиме Direct mode полет можно выполнять только на небольших высотах, что ведет к увеличению расхода топлива. Необходимого дополнительного запаса в том полете не было. Многочисленные отказы, индицируемые на дисплее воздушного судна, тоже не позволяли принять решение о продолжении полета до аэропорта назначения, так как установить степень неисправности самолета именно в полете не представлялось возможным.

Почему вы приняли решение не кружить над аэропортом, чтобы вырабатывать топливо, а садиться с полными баками? Разве это не создавало потенциальную аварийную ситуацию? Такое решение было принято, исходя из опасения лишиться возможности управления воздушным судном вообще. Как я уже ранее сказал, воздействие атмосферного электричества не приводит к выходу из строя систем воздушного судна, в нашем же случае наблюдались нарушения. Если это было воздействие разряда, превышающего по своей мощности сертификационные величины, то нахождение в воздухе могло привести к каскадному нарастанию отказов в системах воздушного судна, что привело бы к полной потере управляемости.

При заходе на посадку, судя по опубликованным записям, вы говорите фразу: «Да что такое? Плюс-минус 200 футов». Что эта фраза означает?

При выполнении горизонтального полета мной было отмечено затруднение в точном выдерживании заданной высоты.

Представитель Следственного комитета утверждает, что самолет адекватно реагировал на действия пилота. Вы, в свою очередь, говорили, со слов вашего адвоката, что самолет бросало из стороны сторону. Так что же именно случилось с управляемостью судна?

Да, но он не говорит о том, что на момент предъявления мне обвинения в деле отсутствовала хоть какая-то расшифровка параметров полета, не говоря уже о детальном анализе действий и реакции воздушного судна на управляющие воздействия. Особенно обращает на себя внимание то обстоятельство, что следователи ограничились приобщением к делу файла с аварийного самописца, который не регистрирует исчерпывающее количество полетной информации, при том что МАК использует также файл со второго, эксплуатационного самописца, который содержит полный перечень сведений, в том числе об отказах систем самолета. При выполнении посадки отклик воздушного судна на управляющие воздействия стал обратным, то есть при отклонении ручки управления на себя воздушное судно не поднимало нос, а опускало его, и наоборот.

Задержка, по расшифрованным графикам полета, составила около одной секунды, это время критическое при управлении рулевыми поверхностями вблизи земли.

Когда именно вы зафиксировали потерю управляемости?

Существенные отклонения, выразившиеся в фазовом запаздывании реакции судна на управляющие воздействия пилота, явно проявились в момент посадки.

Примерно в 15:28 сработала сигнализация, предупреждающая об опасном сдвиге ветра у земли. Было речевое сообщение «Go around, windshear ahead!» (то есть требование заходить на второй круг), однако экипаж его проигнорировал. Почему?

Это речевое сообщение не является требованием об уходе на второй круг, а лишь информирует экипаж о вероятности наличия сдвига ветра. В тот момент признаков такого сдвига не наблюдалось.

В предварительном отчете МАК говорится, что при посадке вы совершали размашистые движения ручкой управления, отклоняя ее от себя и на себя чуть ли не до конца. Почему?

При управлении воздушным судном пилот не смотрит на ручку управления, а, отклоняя ее, смотрит либо на авигоризонт, либо на полосу (для выполнения посадки), величина же отклонения зависит от реакции воздушного судна на управляющее воздействие. Пилот тянет ручку на себя, самолет не откликается, пилот продолжает тянуть до необходимого отклика. Далее происходит резкое изменение задаваемого параметра, которое парируется пилотом для сохранения пространственного положения и недопущения выхода за предельные значения.

До посадки 5 мая сложностей с управлением Superjet у вас или у ваших коллег по отряду не возникало?

Ранее, выполняя полеты и посадки в ручном режиме, я не испытывал проблем с пилотированием, но именно в этом полете управление перешло в режим Direct mode по причине, не описанной производителем, а следовательно – и корректность работы могла быть нарушена.

Коллеги, которые сталкивались с этим режимом, отмечали некоторую неустойчивость воздушного судна в этом режиме, о чем, кстати, говорится в предварительном отчете МАК с пометкой о том, что эти обстоятельства будут проанализированы, чего до настоящего времени не произошло.

Необходимо изучить, что произошло с управлением после воздействия атмосферного электричества. Но исследовать воздушное судно никто не стал, его даже не признали вещественным доказательством. Отсутствие полноценных исследований оставляет причины катастрофы нераскрытыми – соответственно, не исключено повторение ситуации.

Я хочу выразить глубочайшие соболезнования людям, потерявшим своих близких, и тем, кто пострадал в результате катастрофы. Я искренне сожалею и прошу прощения, что стал участником этих событий. Точнее, я понимал, что жизнь пассажиров и членов экипажа зависит от правильности моих действий, и предпринял все возможное

Самолет козлил и отскакивал от земли. Почему после первого касания и отделения от земли вы не ушли на второй круг, как этого требуют инструкции?

Уход на второй круг был невозможен из-за обратной реакции воздушного судна на управляющие воздействия. Увеличение режима работы двигателей до взлетного дает очень сильное приращение кабрирующего момента, что при обратной реакции на управляющее воздействие привело бы к зарыванию носом во взлетную полосу либо падению на хвост. В обоих случаях, уверен, погибли бы все...

Шасси самолета при посадке разрушились и повредили топливный бак, что привело к утечке керосина и воспламенению. В «Нормах летной годности» говорится, что любые разрушения шасси не должны привести к повреждению баков. Однако представитель Минпромторга заявил, что шасси предусматривают безопасный подлом лишь «в режиме

однократного касания» и три удара не выдержат. На ваш взгляд, сколько ударов шасси должны и могли выдержать?

Считаю версию Минпромторга о безопасном подломе шасси надуманной. В нормах летной годности все написано, и дополнительного пояснения не требуется. При соответствии конструкции шасси нормам летной годности они должны были безопасно подломиться при первом превышении нагрузки, при этом второго отделения не произошло бы. Также скажу, что испытательных полетов с посадкой при массе, превышающей максимальную посадочную, не было, хотя производитель написал о возможности посадки с массой вплоть до максимальной взлетной.

Были ли проблемы с шасси у моделей Superjet до этого?

Аналогичные проблемы уже были, многие об этом читали, в сети информация есть. В 2008 году – на демонстрационном полете в Ле-Бурже, в 2018 году – при испытательном полете в Жуковском, в 2018 году – при посадке в Якутске. Во всех указанных случаях шасси повреждало стенку топливного бака с утечкой топлива и лишь по счастливой случайности не приводило к жертвам. Проблема повторяется, а Минпромторг ее упорно не видит.

Как вы считаете, что стало причиной аварии и гибели людей?

Несоответствие нормам летной годности. Если бы производитель вовремя доработал воздушное судно, авиационные инциденты подобного характера не повторялись бы, а значит – безопасность полетов была бы на приемлемом уровне, а риски свелись бы к минимуму.

Я хочу выразить глубочайшие соболезнования людям, потерявшим своих близких, и тем, кто пострадал в результате катастрофы. Я искренне сожалею и прошу прощения, что стал участником этих событий. Точнее, я понимал, что жизнь пассажиров и членов экипажа зависит от правильности моих действий, и предпринял все возможное.

Не было ни дня, ни минуты, чтобы я не думал о тех, кто не смог сойти на землю живым и невредимым. Я не отступлюсь, и чего бы мне это ни стоило, какие бы риски для судьбы моей семьи ни создавало, продолжу добиваться установления истинных и достоверных причин, способствовавших наступлению трагических последствий, ведь от этого зависят жизнь и здоровье людей, продолжающих летать на Superjet.

<https://lenta.ru/articles/2020/05/05/superjet/>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/society/news/2020/05/05/829591-ssj100>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5eb109839a7947637c68dfc1>

Ъ; 2020.05.05; ИЗ-ЗА СНИЖЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА РЕГИОНАМ РАЗРЕШИЛИ ПЕРЕСМАТРИВАТЬ ТАРИФЫ ДЛЯ ЭЛЕКТРИЧЕК

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) разрешила регионам пересматривать экономически обоснованные тарифы на проезд в электричках в связи с резким снижением пассажиропотока, сообщила служба.

«Пассажиропоток (с конца марта.–“Ъ”) упал на 50%», – констатирует служба. При этом цены для пассажиров должны удерживаться в рамках формулы «инфляция минус», добавляет ФАС. Тарифы для пассажиров не изменятся.

Во избежание превратного толкования в ФАС отдельно уточнили, что принятые поправки связаны с определением тарифов и «никак не соотносятся с полномочиями региональных властей и Минтранса России по определению маршрутов пригородного сообщения».

Пригородные пассажирские пригородные компании, которые, как правило, представляют собой совместное предприятие региона и ОАО РЖД, работают в регулируемом сегменте. Их затраты ложатся в основу экономически обоснованного уровня тарифа; фактический тариф утверждает регион. При увеличении затрат и увеличении экономически

обоснованного уровня тарифа, что сейчас разрешила ФАС, может оказаться так, что он превзойдет цену билета, при этом она увеличиваться не должна.

«Регионы должны решить, как сделать лучше: или отменять электрички, или доплачивать операторам», – говорится в сообщении ФАС.

Напомним, в России для борьбы с пандемией режим самоизоляции продлен до конца майских праздников. По оценкам властей, пик заболеваемости в стране еще не достигнут. При стабилизации ситуации с 12 мая власти допускают послабление или снятие ограничений.

<https://www.kommersant.ru/doc/4336704>

Ъ; 2020.03.05; В «АЭРОФЛОТЕ» НЕ ИСКЛЮЧИЛИ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ В СЕРЕДИНЕ ЛЕТА

Возобновление международного авиасообщения, согласно оптимистичным прогнозам, может начаться примерно в середине лета, заявила пресс-секретарь «Аэрофлота» Юлия Спивакова. По ее словам, точные сроки возобновления полетов пока назвать сложно.

«Не исключено, что в дальнейшем появятся рекомендации или даже требования соблюдать определенную дистанцию между пассажирами», – уточнила госпожа Спивакова в эфире телеканала «Россия 24» (цитата по «Прайму»). – Но пока что точно можно сказать, что мы сохраним усиленную дезинфекцию самолетов, пока будет оставаться такая необходимость».

Российским авиакомпаниям могут выделить более 9,3 млрд руб. на компенсацию недополученных доходов. О соответствующих дополнительных мерах поддержки, которые рассматриваются **Минтрансом**, говорится в плане преодоления экономических последствий коронавируса.

Еще 2,1 млрд руб. получают аэропорты на возмещение недополученных доходов от введенного временного запрета на осуществление международных пассажирских воздушных перевозок. Россия 27 марта прекратила регулярное и чартерное авиасообщение с другими странами, оставив только рейсы **Росавиации** для возвращения россиян на родину.

<https://www.kommersant.ru/doc/4336139>

На ту же тему:

<https://futuresrussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/aeroflot-nazval-optimisticnye-sroki-vosstanovleniya-mezhdunarodnogo-aviasoobsenia>

Ъ СИБИРЬ; ИЛЬЯ НИКОЛАЕВ; 2020.03.05; В КУЗБАССЕ ПРИОСТАНОВЛЕН БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ДЛЯ ПЕНСИОНЕРОВ

В Кемеровской области приостановлено действие льгот на проезд в общественном транспорте для пенсионеров из-за коронавируса.

«Очень важно соблюдать режим самоизоляции всем жителям области, особенно людям старшего поколения, потому что они находятся в самой рискованной группе по заболеваемости COVID-19. Отмена бесплатного проезда для граждан пенсионного и предпенсионного возраста – мера вынужденная, она направлена исключительно для защиты здоровья наиболее подверженных заражению жителей региона», – объяснил действия властей глава регионального **минтранса** Сергей Рубан.

Решение о приостановке действия закона Кемеровской области «О мерах соцподдержки отдельных категорий граждан в весенне-осенний период» депутаты регионального парламента приняли в двух чтениях в конце апреля.

В администрации Кемеровской области пояснили, что указанные категории граждан могут воспользоваться общественным транспортом, оплатив только половину тарифа.

<https://www.kommersant.ru/doc/4335980>

Ъ ПРИКАМЬЕ; 2020.02.05; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЧУСОВСКОГО МОСТА ВЫРОСЛА НА 3,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Минтранс Прикамья назвал итоговую стоимость строительства Чусовского моста и реконструкции прилегающих к нему участков дорог. Как пишет Business Class со ссылкой на ведомство, смета на выполнение работ составит 18,7 млрд руб., что на 3,5 млрд руб. превышает сумму, которая анонсировалась на старте проекта.

Изначально стоимость строительства оценивалась в 15,2 млрд рублей. В министерстве пояснили, что после прохождения Главгосэкспертизы расходы, с учетом дополнительных работ, увеличились. Корректировка сметной документации до сих пор ведется, но основная часть уже согласована.

Напомним, строительство автомобильного моста через Чусовую реализуется в рамках государственно-частного партнерства. Концессионером проекта является ООО «Пермская концессионная компания». Генеральный подрядчик строительства объекта – АО «Стройтрансгаз». Предполагалось, что более 9,5 млрд руб. будет выделено из федерального бюджета, 1,4 млрд руб. – из региональной казны, 3,1 млрд руб. – средства концессионера.

В августе 2019 года краевой **минтранс** заявил о необходимости увеличить стоимость соглашения на 3 млрд руб. Это связано с необходимостью реконструкции действующего моста через Чусовую. Позже сообщалось, что из федерального бюджета в 2021 году на возведение моста будет дополнительно выделено 5,3 млрд руб.

Однако теперь федерация отказывается направлять средства сверх изначально запланированной суммы. «Было направлено письмо в **Росавтодор** о возможности софинансирования дополнительных работ, на что получен отказ. Разницу придется изыскивать в региональном бюджете», – сказали в министерстве транспорта Прикамья.

<https://www.kommersant.ru/doc/4335824>

Ъ; ЯНА РОЖДЕСТВЕНСКАЯ; 2020.01.05; ПЯТЬ ЛЕТ НА НОРМАЛИЗАЦИЮ; ЭКСПЕРТЫ ПРОГНОЗИРУЮТ ДОЛГОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ

Целый ряд экспертов авиационной отрасли ожидает довольно долгого восстановления после кризиса, причем перелеты станут более неудобными и дорогими. Они говорят о трех-пяти годах, которые потребуются на восстановление, четырехчасовом ожидании перед посадкой из-за медицинского тестирования и социальном дистанцировании в салоне самолета, что приведет к росту цен на билеты.

По мнению генерального директора Airbus Гийома Фори, авиационной отрасли может понадобиться до пяти лет на то, чтобы оправиться от нынешнего кризиса. По его словам, на то, чтобы пассажиры были готовы совершать авиаперелеты, как раньше, может уйти «от трех до пяти лет».

Мы сейчас находимся посреди самого тяжелого кризиса, с которым когда-либо сталкивалась авиакосмическая промышленность», – отметил господин Фори.

Из-за пандемии и связанного с ней прекращения полетов авиакомпаний и производители самолетов уже сейчас активно сокращают сотрудников.

Авиакомпания British Airways во вторник объявила о планах сократить 12 тыс. сотрудников, то есть почти треть, вчера Boeing сообщила о сокращении 10% сотрудников, то есть 16 тыс. человек. Господин Фори несколько дней назад заявлял, что само существование компании может оказаться под угрозой. Вчера Boeing и Airbus отчитались о чистом убытке в первом квартале.

О серьезных и долговременных изменениях в отрасли говорят и эксперты, опрошенные The Times. По мнению большинства аналитиков, перелеты станут «очень неудобными» после снятия карантина и возобновления авиасообщения. Качество обслуживания

вернется на прежний уровень вряд ли раньше чем через пять лет, перелеты будут дорогими, а часть авиакомпаний не переживет кризис.

Многие считают, что перед перелетом и после него пассажирам придется проходить проверку состояния здоровья, которая будет необходима для того, чтобы избежать новой волны вируса.

Управляющий директор консалтинговой компании Aviation Advocacy Эндрю Чарльтон заявил, что, возможно, пассажирам придется приезжать в аэропорт за четыре часа до вылета, а не за час-два, как раньше, потому что помимо проверки документов и багажа им нужно будет проходить медицинское тестирование. «Будет меньше рейсов, меньше доступных мест, цены вырастут, и будут очень неудобные условия из-за требований носить защитные маски и поддерживать социальное дистанцирование», – заявил он.

Многие эксперты предполагают, что какое-то время в самолетах нужно будет соблюдать нормы социального дистанцирования. Например, по мнению авиационного аналитика Криса Терри, самолеты будут заполняться лишь на 20–25% – так, чтобы между пассажирами было два метра. Из-за таких норм убыточные маршруты будут отменяться, а цены в целом сильно вырастут. «Бюджетные авиакомпании работают без убытков при загрузке значительно больше 80%, так что сделать пустыми все места по центру не сработает, если все пассажиры в проходе и у окна не оплатят пустые сиденья по центру. Это означает существенно более высокую цену билетов», – отмечает Пол Залкин, партнер компании Quantuma, занимающейся бизнес-консультированием.

Lufthansa уже объявила о требовании всем пассажирам носить маски.

Венгерский лоукостер Wizz Air, который собирается с начала мая возобновить часть рейсов, также объявил, что пассажиры должны будут носить маски и что в самолете не будет бортовых журналов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4335298>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.01.05; «АЭРОФЛОТ» ВЫДАСТ ВАУЧЕРЫ ЗА ОТМЕНЕННЫЕ РЕЙСЫ ТОЛЬКО В СВОИХ ОФИСАХ; ОНИ ЕСТЬ ДАЛЕКО НЕ ВО ВСЕХ РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ

«Аэрофлот» в апреле перестал возвращать деньги за отмененные рейсы. Компания предлагает получить сертификат (ваучер) на будущий перелет, сообщила пресс-служба перевозчика. Но оформить его можно будет только в офисе или представительстве «Аэрофлота». У компании есть офисы и кассы продаж всего в 62 городах России, а также в 56 других странах. «Аэрофлот» из Москвы летает в 56 российских городов.

«Ведомости» ожидают комментарии пресс-службы «Аэрофлота», почему ваучеры будут выдаваться именно в офисах компании, а не оформляться на сайте перевозчика и будет ли со временем доступен электронный возврат.

По действующему законодательству за отмененные рейсы авиакомпании должны возвращать деньги за билеты в полном объеме, констатирует председатель общественной организации по защите прав потребителей «Союз пассажиров» Кирилл Янков. Возврат ваучером возможен только с согласия клиента. Требование физического присутствия для оформления ваучера Янков объясняет только тем, что «перевозчик не хочет возвращать ни деньги, ни ваучеры». Визит в офис «Аэрофлота» будет затруднен многим категориям пассажиров, например престарелым или инвалидам, добавляет эксперт.

У зарубежных авиакомпаний есть разные варианты решения проблем. Например, третий по величине лоукостер в Европе – венгерский Wizz Air своим пассажирам предлагал или вернуть деньги на карту, или предоставить в электронном кабинете ваучер с премией к цене билета 20%.

Оформление ваучеров «Аэрофлот» хочет начать после окончания режима самоизоляции, но не ранее 15 мая, сообщила авиакомпания. Президент России **Владимир Путин** продлил режим самоизоляции до 11 мая. Ваучеры будут оформляться только за билеты,

купленные до 1 мая. При этом вылет по этим билетам должен быть намечен для российских рейсов после 18 марта, для международных рейсов – после 5 марта и после 18 февраля – для рейсов в Китай.

В конце марта из-за мер по борьбе с коронавирусом российские авиакомпании по решению правительства прекратили все международные рейсы. Также во второй половине марта резко стал падать спрос и на внутренние перелеты. В апреле внутренний трафик сократился по сравнению с 2019 г. в 20 раз, хотя никаких формальных запретов на перелеты по России нет. «Аэрофлот» сейчас выполняет в сутки 50–80 рейсов вместо докризисных 800, говорил гендиректор компании Виталий Савельев в интервью телеканалу «Россия 24».

Первым в России о компенсации только в виде ваучеров на будущий перелет заявил лоукостер «Победа» еще 27 марта. В апреле на возврат только ваучерами перешли «Уральские авиалинии». Система бронирования «Аэрофлота» с 6 апреля перестала оформлять возврат средств агентам за проданные билеты, сообщила Ассоциация туроператоров России. Также в начале апреля компания Amadeus, крупнейший в мире провайдер систем бронирования, в письме агентам сообщила об авиакомпаниях, которые закрыли возможность возврата средств за отмененные рейсы. В этом списке из российских перевозчиков были «Аэрофлот», S7, Nordwind.

За отмененный рейс «Аэрофлот» будет возвращать ваучером полную стоимость и предоставлять скидку в 15% от тарифа на последующий перелет, оплачиваемый ваучером, говорит представитель «Аэрофлота». Если билет был куплен по тарифу «Максимум», то пассажир получит скидку на любой последующий перелет в 25% при оплате его ваучером. «Максимум» самый дорогой тариф эконом-класса «Аэрофлота». Он возвратный, билеты по нему стоят примерно вдвое дороже, чем по самому доступному невозвратному безбагажному тарифу «Лайт», следует из информации на сайте перевозчика. S7 при возврате средств ваучерами добавляет пассажиру 10% стоимости отмененного рейса, а не будущего рейса, как «Аэрофлот». Возврат деньгами также возможен, но только через колл-центр, а так как все заявки обрабатываются вручную, это может занять длительное время, сообщила S7.

«Аэрофлот» обещает компенсировать ваучером стоимость билетов, даже если рейс не был отменен, но пассажир сам решил не лететь из-за эпидемиологической ситуации.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/04/30/829431-aeroflot-vidast-vaucher-zatmenenniereisi-tolko-v-svoih-ofisah>

ТАСС; 2020.01.05; БУДУЩАЯ ТРАССА МОСКВА – КАЗАНЬ ВНЕСЕНА В ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Будущая скоростная автотрасса М-12 «Москва – Казань», которая должна стать частью международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай», внесена в федеральный перечень автомобильных дорог. Соответствующее постановление опубликовано в пятницу на официальном интернет-портале правовой информации.

Согласно документу, подписанному премьер-министром РФ Михаилом Мишустиним, в перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения внесена позиция М-12 «строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань».

Строительство крупных инфраструктурных проектов в РФ, в том числе трассы Москва – Казань, необходимо максимально ускорять, говорил ранее вице-премьер РФ Марат Хуснуллин. По его словам, они станут рывком для преодоления экономических последствий распространения новой коронавирусной инфекции.

Проект автомобильной трассы «Москва – Казань» включен в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года и является частью создаваемого транспортного коридора «Европа – Западный Китай».

Полностью трасса будет построена в 2027 году, общий объем финансирования составит 730 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/budusaa-trassa-moskva-kazan-vnesena-v-oficialnyj-perecen-avtomobilnyh-dorog>

ТАСС; 2020.01.05; РОСАВТОДОР ПРЕДЛОЖИЛ ПРИНЦИП РАСПРЕДЕЛЕНИЯ СРЕДСТВ НА РЕМОНТ МОСТОВ

Регионы могут получить бюджетные средства на реализацию нового федерального проекта «Мосты и путепроводы» исходя из доли в общей протяженности искусственных сооружений. Об этом говорится в сообщении **Росавтодора** по итогам заседания президиума российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами («РАДОР»).

Федеральный проект «Мосты и путепроводы» планируется в 2020 году включить в состав национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». В феврале 2020 года правительство РФ одобрило выделение на проект до 2024 года 379,9 млрд рублей для ремонта более 2 тысяч аварийных и ветхих мостов, а также строительства новых.

«**Росавтодором** предложено распределить средства федеральной поддержки, исходя из доли региона в общей протяженности искусственных сооружений», – отмечается в сообщении ведомства. При этом для регионов, входящих в Дальневосточный федеральный округ и Арктическую зону, предусматривается повышающий коэффициент 1,2. Также при распределении средств будет учтен уровень софинансирования со стороны субъектов, который должен составлять от 1% до 10%.

Как отмечают в **Росавтодоре**, формирование паспорта нового проекта находится в завершающей стадии. «Президентом РФ по итогам совещания по вопросам развития строительной отрасли, состоявшегося 16 апреля, поставлена задача обеспечения опережающих темпов строительства и ремонта дорог и объектов дорожной инфраструктуры», – напомнили в ведомстве.

Старт проекта запланирован уже на 2020 год. На 1 января 2020 года в России более 3,6 тыс. капитальных мостов, путепроводов, эстакад на автомобильных дорогах регионального значения находились в аварийном и предаварийном состоянии. В рамках нового проекта до конца 2024 года планируется привести к нормативу свыше 115 тысяч погонных метров мостовых сооружений, а также реконструировать и построить 170 автодорожных путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosavtodor-predlozil-princip-raspredelenia-sredstv-na-remont-mostov>

ТАСС; 2020.01.05; В ПОДМОСКОВЬЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ 15 МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ ДО КОНЦА ГОДА

Дорожные службы Подмосковья отремонтируют четыре мостовых перехода, завершат плановый ремонт на 11 дорожных объектах до конца 2020 года, сообщила в четверг пресс-служба министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

«На территории 12 муниципальных образований Подмосковья в этом году проведут ремонт 15 искусственных сооружений. Работы по капитальному ремонту продолжаются на четырех мостовых переходах, плановый ремонт ведется на 11 объектах. Завершить работы и ввести сооружения в эксплуатацию планируется III и IV кварталах 2020 года», – приводят слова министра транспорта и дорожной инфраструктуры региона Алексея Гержика.

В сообщении отмечается, что плановый ремонт идет на двух мостах в Солнечногорске: через реку Мазиху на 2,7 км дороги М-10 «Россия – Сенеж» и через реку Росню на 4,4 км дороги «Обухово – Рахманово – Троицкое». В Дмитровском округе отремонтируют два

мостовых перехода, расположенных на 5,6 км и 6,5 км региональной дороги «МБК – Синьково – Насадкино – канал им. Москвы». Плановый ремонт, стартовавший в 2019 году, продолжается на мостовом переходе через реку Сестру в Клину, через реку Лопасню у села Хатунь в Ступинском районе, через реку Колпьяну на 14 км автодороги «Лотошино – Суворово – Клин» в Волоколамском округе.

Капитальный ремонт сооружений продолжается в Наро-Фоминском округе на мосту через реку Нару у деревни Таширово, в Воскресенске на 5 км дороги «Воскресенск – Виноградово» через реку Нерскую, в Клину через реку Липню у деревни Першутино и в Ивантеевке на мосту через реку Учу, расположенном на 1,4 км дороги.

На мостовых сооружениях проведут замену асфальтобетонного покрытия, несущих балок, устроят гидроизоляционные плиты и систему водоотвода, отремонтируют лестничные сходы, обновят пешеходные дорожки, заменят дорожные знаки и нанесут новую разметку.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-podmoskove-otremontiruut-15-mostovyh-sooruzenij-do-konca-goda>

ТАСС; 2020.01.05; В КБР СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕКТОВ ПО НАЦПРОЕКТАМ ПРОДОЛЖАТСЯ С СОБЛЮДЕНИЕМ САНИТАРНЫХ НОРМ

Строительство объектов, возводимых в Кабардино-Балкарии (КБР) по **нацпроектам**, продолжается с соблюдением всех санитарно-эпидемиологических норм на фоне ситуации с коронавирусом. Об этом сообщили в четверг в пресс-службе главы и правительства региона по результатам заседания президиума комиссии по региональному развитию под председательством вице-премьера РФ Марата Хуснуллина.

«В частности, в полном объеме, запланированном на 2020 год, осуществляется дорожная деятельность. Так, по линии региональных составляющих **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в республике в текущем году предусмотрены работы на 95 объектах: строительство и реконструкция дорог общей протяженностью более 12 км, текущий и капитальный ремонт более 94 км автодорог, устройство наружного освещения, барьерных ограждений и другие мероприятия по обеспечению безопасности движения. По состоянию на 30 апреля по 94 объектам уже заключены контракты», – говорится в сообщении.

По программе формирования комфортной городской среды запланировано благоустройство 117 дворовых территорий и 34 общественных пространств в 39 населенных пунктах КБР. По ним также идет процесс проведения конкурсных процедур и заключения муниципальных контрактов. Завершить предусмотренный комплекс работ и ввести объекты в эксплуатацию планируют к декабрю 2020 года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kbr-stroitelstvo-obektov-po-nacproektam-prodolzatsa-s-sobludeniem-sanitarnyh-norm>

Ъ-ЯРОСЛАВЛЬ-ONLINE; АЛИНА СОКОЛОВА; 2020.01.05; ДОРОЖНАЯ НЕДОСТАТОЧНОСТЬ; НА ИНТЕРАКТИВНУЮ КАРТУ “Ъ-ЯРОСЛАВЛЬ” НАНЕСЕНЫ ВСЕ 42 ДОРОГИ ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ, КОТОРЫЕ БУДУТ ОТРЕМОНТИРОВАНЫ В 2020 ГОДУ

В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году в Ярославской области будет отремонтировано 42 дороги протяженностью 178 километров. На финансирование мероприятий выделено 3,8 млрд рублей. Как отмечают эксперты, в список дорог вошли самые проблемные участки, а это только 10-12% от числа дорог, которым требуется ремонт. По мнению экспертов главная проблема – недостаточность финансирования из федерального и регионального бюджетов на ремонт и содержание дорожной сети.

В Ярославской области начались работы в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В 2020 году финансирование по нему

составляет 3,867 миллиарда рублей. Средства пойдут на ремонт 42 дорожных объектов в различных муниципальных районах области. Общая протяженность запланированных к ремонту участков дорог – 178 км. Из них 148,5 км – дороги регионального и 29,5 км – местного значения.

На интерактивной карте, составленной “Ъ-Ярославль” отмечены все дороги Ярославской области, на которых пройдет ремонт в 2020 году.

В рамках реализации национального проекта в регионе мы работаем на дорогах опорной сети, имеющих наибольшее социальное значение. Практически на всех объектах, по которым заключены контракты, работы уже ведутся. Мы четвертый год на постоянной основе взаимодействуем с общественным советом, интернет-активистами и другими неравнодушными жителями. Большинство выездов на объекты мы осуществляем совместно, в случае выявления замечаний, подрядчики обязаны на них реагировать», – отметил **директор департамента** дорожного хозяйства Ярославской области Евгений Моисеев.

Как отмечают в департаменте, работы на объектах областной собственности ведутся по графику, а на целый ряд трасс подрядчики вышли раньше указанных в контрактах сроков. С марта с опережением контрактного срока АО «Ярдормост» начал работы на автомобильной дороге Толбухино – Уткино – Спас Виталий в Ярославском районе. По словам главного инженера организации Апти Гандалоева, будет капитально отремонтировано 4,9 километра трассы. Запланированы демонтаж 16 тыс. кв. м бетонных плит и устройство нового основания дороги.

В Тутаеве в марте начался ремонт участка улицы Комсомольской. Как рассказал глава Тутаевского района Дмитрий Юнусов, «были синхронизированы работы с тепловиками, чтобы замена теплотрассы осуществлялась проколом под дорогой без вскрытия полотна». Подрядчик – АО «РУМСР» планирует завершить работы уже в мае.

В апреле на пятикилометровом участке автомобильной дороги Р-79 Иваново – Писцово – Гаврилов-Ям – Ярославль (до деревни Шопша) в Гаврилов-Ямском районе подрядная организация ООО «УМПРЭО» выполняет ремонт водопропускных труб и расширяет трассу до 7 метров. Как отмечают в департаменте дорожного хозяйства, дорога важная, с большим трафиком. Работы по приведению ее в нормативное состояние ведутся третий год подряд, уже отремонтировано более 24 километров. В рамках контракта до середины лета на дороге подрядчик должен уложить два слоя асфальта, установить автобусные павильоны, нанести дорожную разметку термопластиком, заменить и установить дорожные знаки, сигнальные столбики и выполнить ряд других работ.

5,8 км изношенного покрытия сейчас снимается на единственной трассе, которая ведет из Углича в Некоуз и Брейтово. Состояние дорожного полотна на протяжении длительного времени вызывало жалобы автовладельцев: на дороге множество разрушений, продольные и поперечные трещины. По словам заместителя директора департамента дорожно-мостового строительства АО ГК ЕКС Сергея Новикова, до августа на данном участке дороги будет заменено асфальтовое покрытие, установлены павильоны ожидания, бордюры, прочие объекты инфраструктуры.

Контроль за ходом выполнения **нацпроекта** и соблюдением подрядными организациями нормативов и стандартов осуществляют региональные и муниципальные заказчики, федеральные структуры – «Росдорнии», «Росдортехнологии», упрдор «Холмогоры». Участвуют в контроле региональные общественные организации.

По словам председателя общественного совета при департаменте дорожного хозяйства Ярославской области Алексея Игнатьева, большинство подрядчиков работают качественно. «Основная масса подрядчиков – крупные и сильные организации. Есть, к сожалению, и такие, которые в прошлом году не отличались эффективностью и качеством выполненных работ. Мы им будем уделять особо пристальное внимание. Контроль за подрядчиками у нас проходит не только на новых объектах, но и на тех, что находятся на

гарантии. Каждую весну и осень мы выезжаем на объекты, которые были сданы за последние три года. Есть отрицательные примеры. Один из них – деятельность компании «Экоград», которая в 2018 году ремонтировала Юго-Западную окружную дорогу, Суздальское шоссе, участок улиц Наумова-Большой Федоровской и ряд других объектов. В этом году компания прекратила свое существование, а дороги уже разваливаются. Область понесет дополнительные затраты», – рассказывает господин Игнатьев.

Еще одной проблемой общественники считают недостаточность финансирования. Выделенных федеральным дорожным агентством и Минтрансом сумм недостаточно. По словам Алексея Игнатьева, потребности региона по ремонту дорог удовлетворены примерно на 10-12%, и ремонт ведется только на самых проблемных и давно требующих внимания дорогах.

Как сообщили в департаменте дорожного хозяйства региона, все работы по ремонту областных дорог будут завершены в октябре.

<https://www.kommersant.ru/doc/4335569>

ТАСС; 2020.01.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТЛОЖИЛО НА ПОЛГОДА ВВОД ТРЕБОВАНИЙ К ТЮНИНГУ АВТОМАШИН И ЭКЗАМЕНАМ НА ПРАВА

Правительство РФ отложило до 1 февраля 2021 года ввод правил по внесению изменений в конструкцию автомобилей – тюнинга. Соответствующее постановление опубликовано в четверг на официальном портале правовой информации.

Правила по тюнингу машин должны были вступить в силу 1 июля 2020 года.

Этим же постановлением переносится на полгода – с 1 октября 2020 года на 1 апреля 2021 года ввод новых правил сдачи экзаменов в автошколах на водительские права. В частности, из экзамена будут исключены испытания на «площадке», изменятся маршруты и не будут заранее известны кандидатам в водители, как сейчас. Также планируется расширить теоретические задачи в основном за счет вопросов, которые будут касаться основ безопасного вождения. Среди изменений также планируется уход от штрафной балльной системы на практическом экзамене. У будущих водителей появится возможность оспорить результаты экзамена в случае несогласия с ними и подать апелляцию.

Кроме того, постановлением переносится на 30 июня 2021 года требование перевозить детей в автобусах не старше 10 лет. Требование оснащать эти автобусы тахографами и спутниковой навигацией ГЛОНАСС/GPS будет действовать с 31 мая 2021 года. На этот же срок продлена приостановка правил оснащения грузовиков и автобусов спутниковой навигацией ГЛОНАСС/GPS. Постановление также переносит с 2021 на 2022 год введение требований Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) к свидетельствам об официальном утверждении типа цистерны.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravitelstvo-otlozilo-na-polgodu-vvod-trebovanij-k-tuningu-avtomasin-i-ekzamenam-na-prav>

ТАСС; 2020.01.05; СБЕРБАНК, «ЯНДЕКС», «ГРУППА ГАЗ» И «КАМАЗ» СОЗДАЛИ ПЛАН НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ О БЕСПИЛОТНИКАХ

Сбербанк и «Яндекс» совместно с «Группой ГАЗ» и ПАО «КАМАЗ» подготовили план развития законодательства для беспилотного транспорта. Об этом говорится в совместном заявлении компаний.

«Сбербанк и «Яндекс» совместно с «Группой ГАЗ» и ПАО «КАМАЗ» подготовили план совершенствования нормативно-правовой базы в сфере развития автоматизированных транспортных средств. План включает проведение около 30 технологических и нормативных мероприятий для поэтапного перехода от тестирования к полноценной эксплуатации высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств», – говорится в сообщении.

По данным компаний, план разделен на три этапа. Так, в 2020 году предполагается существенно расширить условия тестирования, в 2021 году – разработать нормативные и технологические условия для перехода от опытной эксплуатации к полноценной, а на последнем этапе, начиная с 2022 года, создать условия для полноценной эксплуатации высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств. План направлен **Министерству транспорта**, Министерству промышленности и торговли, Министерству внутренних дел и Министерству экономического развития.

Ранее «КАМАЗ», Сбербанк (подразделение Sber Digital Auto) и «Яндекс» совместно разработали проект изменений в постановление правительства №1415, который должен расширить условия опытной эксплуатации высокоавтоматизированных автомобилей для ускорения развития и внедрения технологий беспилотного движения в России. Проект подразумевает создание условий для тестирования транспортных средств без водителя внутри и использование беспилотных автомобилей в сервисах в отдельных субъектах РФ. Первый заместитель председателя правления Сбербанка Александр Ведяхин отметил, что, если такой план будет реализован, условия для развития технологий автоматизированного движения в России станут одними из самых комфортных и эффективных в мире.

Как говорится в перечне поручений, опубликованном 3 апреля на сайте Кремля, глава государства потребовал до 31 мая 2020 года от кабинета министров «с участием заинтересованных организаций и представителей научно-технологического бизнес-сообщества в целях опережающего развития разработать комплекс мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств без присутствия инженера-испытателя в салоне транспортного средства, предусмотрев их опытную коммерческую эксплуатацию в отдельных субъектах РФ».

Гендиректор группы компаний «Яндекс» Аркадий Волож на встрече президента с инвесторами 11 марта отмечал, что в Китае или США регулирование в сфере беспилотного транспорта призвано сделать страну передовой в этой области, в результате чего «в той же Америке можно ездить по обычным городам совсем без водителя», а в России законодательство этого не позволяет. Волож в связи с этим предложил принять в РФ соответствующие нормы, чтобы, по его словам, опережающее технологическое регулирование было таким же конкурентным преимуществом, как сама технология.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sberbank-andeks-gruppa-gaz-i-kamaz-sozdali-plan-normativnoj-bazy-o-bespilotnikah>

[Вернуться в оглавление](#)