



Ежедневный мониторинг СМИ

27 АВГУСТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА КРЫМ; НАДЕЖДА ДАЦЮК; 2020.26.08; ВЛАДИМИР ПУТИН ОТКРОЕТ В КРЫМУ ДВИЖЕНИЕ ПО «ТАВРИДЕ» 27 АВГУСТА; РАНЕЕ ПРЕДПОЛАГАЛОСЬ, ЧТО ЗАПУСК ЧЕТЫРЕХПОЛОСНОГО ДВИЖЕНИЯ ОТ КЕРЧИ ДО СЕВАСТОПОЛЯ СОСТОИТСЯ В СЕНТЯБРЕ	4
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ ДУЛЬЦЕВА; 2020.26.08; ПУТИН: В РОССИИ НУЖНО АККУРАТНО РАЗВИВАТЬ МЕХАНИЗМ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЛИГАЦИЙ.....	4
ТАСС; 2020.26.08; ДЕБЮРОКРАТИЗАЦИЯ УСКОРИЛА ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ СТРОЙКИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТОВ	5
ИНТЕРФАКС; 2020.26.08; МЕДВЕДЕВ ПООБЕЩАЛ, ЧТО РФ ОТВЕТИТ НА ГОТОВЯЩИЙСЯ УГЛЕРОДНЫЙ НАЛОГ В ЕС	7
ПРАЙМ; 2020.27.08; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА» ПЕРЕИЗБРАЛ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА ДИТРИХА СВОИМ ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ	7
RT; ДМИТРИЙ РУНКЕВИЧ; 2020.27.08; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ВКЛЮЧИТЬ ВРАЧЕЙ В ЭКИПАЖИ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЁТОВ	8
ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ; 2020.27.08; ДОРОЖНЫЙ СМОТРИТЕЛЬ: АВТОМОБИЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ГОТОВЯТ ГОСРЕЙТИНГ; ОН НЕОБХОДИМ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРОВ	9
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.27.08; РЫНОК ОТЦЕПИЛСЯ ОТ ТЕКУЩИХ РЕМОНТОВ; МИНТРАНС УТВЕРДИЛ НОВЫЙ ПОРЯДОК ТОР...11	
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.26.08; КОНТЕЙНЕРЫ НЕДОСЧИТАЛИСЬ СУБСИДИЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО НА ИХ ТРАНЗИТ ОКОЛО 300 МЛН РУБЛЕЙ.....	12
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.27.08; ОПЕРАТОРАМ ТО ПРОПИСАЛИ ДИАГНОСТИКУ; ГИБДД ОПРЕДЕЛИЛА ПОРЯДОК ПРОВЕРКИ УЧАСТНИКОВ РЫНКА ТЕХОСМОТРА.....	13
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.27.08; ГОСКОМПАНИЯМ ГОТОВЯТ ОШЕЙНИК ПОСТРОЖЕ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РАСКРИТИКОВАЛА УПРАВЛЕНИЕ И УЧЕТ ГОСАКТИВОВ	14
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.27.08; ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ СТАЛИ УДЕЛЬНЫМИ КНЯЖЕСТВАМИ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ВЫЯВИЛА МАССОВЫЕ НАРУШЕНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ С ГОСУЧАСТИЕМ	16
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ДАРЬЯ МОЛОТКОВА; 2020.27.08; ФАС ПРОВЕРЯЕТ ЗАКОННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИ ВЫБОРЕ ИНВЕСТОРА; ГУБЕРНАТОР ХОЧЕТ БЕЗ КОНКУРСА СОЗДАТЬ АЭРОПОРТОВОЕ СП С ХОЛДИНГОМ ВЕКСЕЛЬБЕРГА	17
КОММЕРСАНТЬ «ДЕНЬГИ». ПРИЛОЖЕНИЕ; ОЛЬГА МАТВЕЕВА; 2020.27.08; ИНВЕСТИЦИИ В УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ; ESG-ПРИНЦИПЫ СТАНОВЯТСЯ ОСНОВОЙ ФИНАНСОВОГО СЕКТОРА И В РОССИИ	19
РОССИЯ 24; 2020.26.08; ЖИЛЬЕ, ДОРОГИ, ВЫПОЛНЕНИЕ НАЦПРОЕКТОВ: ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ МАРАТА ХУСНУЛЛИНА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	22

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ЯНА ЩЕРБАТАЯ; 2020.26.08; ГЛАВНАЯ ДОРОГА КРЫМА – ТРАССА «ТАВРИДА» – ГОТОВИТСЯ К ОТКРЫТИЮ. ВЕСТИ В 20:00	22
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АННА ЩЕРБАКОВА; 2020.26.08; В ПОДМОСКОВНОМ ДЕДОВСКЕ ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ДОЛГОЖДАННОМУ ПУТЕПРОВОДУ. ВЕСТИ В 20:00	23
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; РОМАН ДЯЧУК; 2020.26.08; СМЕРТЬ ПОД СТУК КОЛЕС: ЛЮБИТЕЛИ ОСЕДЛАТЬ ПОЕЗДА СОРЕВНУЮТСЯ В БЕЗУМИИ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ	23
ОТР; 2020.26.08; РАБОЧИЙ ДЕНЬ ВОДИТЕЛЯ – НЕ БОЛЕЕ 9 ЧАСОВ!	23
ТАСС; 2020.26.08; АКТИВНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЛАТНОЙ ТРАССЫ МОСКВА – КАЗАНЬ НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ	23
РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.26.08; ХУСНУЛЛИН ПООБЕЩАЛ ПЕРЕВЫПОЛНИТЬ ПЛАН НАЦПРОЕКТА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ	24
ТАСС; 2020.26.08; РЖД ПОСЛЕ ВЫРУБКИ ЛЕСОВ ДЛЯ БАМА И ТРАНССИБА ЗАНОВО ВЫСАДЯТ ДЕРЕВЬЯ В ЗОНАХ ЛЕСНЫХ ПОЖАРОВ.....	24
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; СВЕТАНА РЕПИНА; 2020.26.08; АНДРЕЙ ВОРОБЬЕВ: «ПРЕЗИДЕНТСКИМ ПРОЕКТ ПОЗВОЛИЛ НАМ ПОСТРОИТЬ УДОБНЫЙ ПУТЕПРОВОД»; НОВЫЙ ПУТЕПРОВОД, ОТКРЫТЫЙ 26 АВГУСТА В ДЕДОВСКЕ, СОЕДИНИЛ ГОРОДСКИЕ РАЙОНЫ, ДО ТОГО РАЗДЕЛЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ	25
УЛЬЯНОВСКАЯ ПРАВДА; 2020.26.08; МОРОЗОВ ОТЧИТАЛСЯ ПУТИНУ О СТРОЙКАХ И ДОРОГАХ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ	26
ТАСС; 2020.26.08; В УЛЬЯНОВСКЕ ДО КОНЦА 2030 ГОДА ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ШЕСТЬ НОВЫХ МОСТОВ.....	27
ТАСС; 2020.26.08; ПАРК ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОБНОВЛЕН НА 100%	27
ТАСС; 2020.26.08; ЧИСЛО СТАНЦИЙ ТЕХОСМОТРА АВТОБУСОВ В ДАГЕСТАНЕ УВЕЛИЧАТ ДО КОНЦА ГОДА	28
ТАСС; 2020.26.08; ИНГУШЕТИЯ ВХОДИТ В ТРОЙКУ ЛИДЕРОВ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ»	28
ПРАЙМ; 2020.26.08; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИЛ ЕДИНУЮ IT-СИСТЕМУ ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ НА МОРСКИХ ГРАНИЦАХ	29
ГУДОК; 2020.26.08; СООТВЕТСТВИЕ СТАНДАРТАМ	29
ГУДОК; 2020.26.08; УЧАСТНИКИ ОНЛАЙН-ЛАГЕРЯ РУТ ПРЕДЛОЖИЛИ НОВЫЙ ФУНКЦИОНАЛ ДЛЯ ПРИЛОЖЕНИЯ «РЖД ПАССАЖИРАМ».....	30
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.26.08; СТАЛА ИЗВЕСТНА ДАТА НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В РОСТОВЕ	30
ПРАЙМ; 2020.26.08; МИШУСТИН УТВЕРДИЛ СУБСИДИРОВАНИЕ ЛЬГОТНЫХ ТАРИФОВ РЖД НА ТРАНЗИТ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ.....	31
ПРАЙМ; 2020.26.08; ГЛАВА РЖД РАССКАЗАЛ, КАК ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЗАЩИЩАЮТ ПАССАЖИРОВ ОТ COVID.....	31
РИА НОВОСТИ; 2020.26.08; В РЖД ИЗУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДО МАГАДАНА	32
ТАСС; 2020.26.08; РЖД РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАКУПКИ ЭЛЕКТРИЧЕК НА ВОДОРОДЕ	32
ВЕСТИ; 2020.26.08; ФАС ОБЕЩАЕТ УЛУЧШИТЬ СИТУАЦИЮ СО СНАБЖЕНИЕМ ТОПЛИВОМ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ.....	33
ТАСС; 2020.27.08; РОСМОРРЕЧФЛОТ И ВЛАСТИ КАМЧАТКИ ОЧИСТЯТ ВОДНУЮ АКВАТОРИЮ РЕГИОНА ОТ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ	33
ПРАЙМ; 2020.26.08; ПАССАЖИРОПОТОК РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В ИЮЛЕ ВЫРОС К ИЮНЮ ПОЧТИ В 2,4 РАЗА	34

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЕВ; 2020.26.08; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ФОРМИРУЮТ ЕДИНОГО АВИАПЕРЕВОЗЧИКА.....	35
ТАСС; 2020.26.08; «МИЛЬ» И «КАМОВ» ВМЕСТЕ. КАКОЕ БУДУЩЕЕ ЖДЕТ ДВА ИЗВЕСТНЫХ ВЕРТОЛЕТНЫХ БРЕНДА.....	35

ПУБЛИКАЦИИ

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА КРЫМ; НАДЕЖДА ДАЦЮК; 2020.26.08; ВЛАДИМИР ПУТИН ОТКРОЕТ В КРЫМУ ДВИЖЕНИЕ ПО «ТАВРИДЕ» 27 АВГУСТА; РАНЕЕ ПРЕДПОЛАГАЛОСЬ, ЧТО ЗАПУСК ЧЕТЫРЕХПОЛОСНОГО ДВИЖЕНИЯ ОТ КЕРЧИ ДО СЕВАСТОПОЛЯ СОСТОИТСЯ В СЕНТЯБРЕ

Президент РФ Владимир Путин 27 августа 2020 года откроет движение по трассе «Таврида» от Керчи до Севастополя. Об этом КП-Крым стало известно от источников в правительстве республики, знакомых с ситуацией.

Также 27 августа 2020 на «Тавриду» прибудет министр транспорта РФ Евгений Дитрих, который наградит строителей федеральной трассы.

Строительство «Тавриды», напомним, разделили на восемь этапов, протяженность дороги – 250 километров. Работы вела компания АО «ВАД». Общая стоимость работ оценивается в 139 миллиарда рублей.

В сутки по трассе могут ездить до 40 тысяч машин. Эксперты отмечают, что дороге как минимум 40 лет не понадобится ремонт. Кроме того, открытие четырехполосного движения по трассе поможет избавиться от пробок.

На данный момент сдано семь участков трассы, для строительства восьмого этапа в июне текущего года был подписан контракт стоимостью в 8,9 миллиарда рублей. Работы будут проходить на участке протяженностью шесть километров, который начинается от 269 километра автодороги Керчь – Севастополь и заканчивается развязкой с автодорогой Ялта – Севастополь. Планируется, что восьмой этап трассы полностью закончат к 2023 году.

<https://www.crimea.kp.ru/online/news/3991217/>

На ту же тему:

<https://crimeapress.info/dozhdalis-zavtra-v-krym-priedet-putin/>

<https://sevastopol.su/news/zavtra-putin-otkroet-trassu-tavrida-v-krymu>

<http://fresh.org.ua/novosti/170859/segodnya-putin-snova-pribyvaet-v-krym-2020-08-27>

<https://krym.news/news/avto-novosti/segodnya-putin-otkroet-dvizhenie-po-trasse-tavrida/>

<https://otr-online.ru/news/v-krymu-zavershaetsya-stroitelstvo-trassy-tavrida-162116.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ ДУЛЬЦЕВА; 2020.26.08; ПУТИН: В РОССИИ НУЖНО АККУРАТНО РАЗВИВАТЬ МЕХАНИЗМ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЛИГАЦИЙ

Использование инфраструктурных облигаций в России необходимо аккуратно развивать. Об этом заявил Президент **Владимир Путин** на совещании с Правительством, сообщает ТАСС.

«Конечно, это очень хороший инструмент, его аккуратно, но надо использовать, расширять его использование», – сказал он.

Президент отметил, что это нужно делать с обеспечением устойчивости, стабильности и прозрачности всего этого процесса.

Ранее глава Минтранса **Евгений Дитрих** заявил, что в России хотят создать механизм, благодаря которому граждане смогут вкладываться в строительство инфраструктуры.

Минстрой совместно с ДОМ.РФ прорабатывает выпуск инфраструктурных облигаций на строительство инженерных сетей для жилья. Их применение даст возможность профинансировать сооружение инженерной и коммунальной инфраструктуры в городах России. Тюменская, Тульская, Нижегородская и Ленинградская области могут стать пилотными регионами по выпуску инфраструктурных облигаций.

<https://www.pnp.ru/economics/putin-v-rossii-nuzhno-akkuratno-razvivat-mekhanizm-infrastrukturnykh-obligaciy.html>

ТАСС; 2020.26.08; ДЕБЮРОКРАТИЗАЦИЯ УСКОРИЛА ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ СТРОЙКИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТОВ

Снятие бюрократических барьеров, в частности перевод строительных норм из обязательных в рекомендательные, а также принятие «транспортного закона» позволили значительно ускорить строительство инфраструктуры. В результате с опережением выполняются работы в рамках «дорожного» **нацпроекта** и транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ). Об этом **вице-премьер** правительства РФ **Марат Хуснуллин** доложил на совещании президента с членами правительства.

Как напомнил **Марат Хуснуллин**, в весеннюю сессию Госдумой РФ было принято 50 значимых для строительной отрасли поправок в 9 федеральных законов, также было принято 30 значимых актов правительства, выполнено 10 поручений президента по жилью и автодорогам.

«Нам удалось сделать прорыв в законодательной отрасли», – охарактеризовал проделанную работу **вице-премьер**.

Он добавил, что из обязательных 10 тысяч требований СНИПов и ГОСТов порядка 3 тысяч стали рекомендательными, оставшиеся были переработаны и упрощены.

Ускорение масштабных строек

Важным событием для инфраструктурного строительства, как отметил **Марат Хуснуллин**, является принятие «транспортного закона». Речь идет о федеральном законе от 31 июля 2020 г. № 254 «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Новый закон значительно упростил процесс строительства и реконструкции автотрасс, железных дорог, морских и речных портов, аэродромов, транспортно-пересадочных узлов в части градостроительных норм и процедур согласования земельных и имущественных отношений. Отдельно в нем также прописаны меры необходимые для увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской ж/д магистралей. Как отметил **Марат Хуснуллин**, без принятия закона развитие БАМа и Транссиба было бы невозможно в ранее принятые сроки. Но в качестве основного примера работы нового закона **Марат Хуснуллин** привел ситуацию со строительством новой платной автотрассы Москва – Казань.

«Подробное его действие можно рассмотреть на простом примере – это строительство международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай, дороги участка Москва – Нижний Новгород – Казань. Вот если бы мы подошли к этому проекту по старым нормативам, мы только лишь в конце 2022 года приступили бы к строительству и в конце 2026 года его бы сдали. Сегодня благодаря принятию этого закона мы уже в этом году приступим к подготовительным работам, в следующем активно начнем стройку, в 2024 году этот мегапроект крупнейший – 800 км участок – сдадим», – сказал он.

Коммуникации больше не помеха

Решенной проблемой назвал **Марат Хуснуллин** и часто возникающие вопросы перекладки коммуникаций при строительстве дорог. «Мы нашли простое и эффективное решение с Газпромом по перекладке коммуникаций», – отметил **Марат Хуснуллин**. Он пояснил, что поправкой в законодательство эти работы переведены из категории «реконструкция» в «капитальный ремонт».

«В результате по ЦКАД (Центральная кольцевая автодорога) мы 6 месяцев времени сэкономили. И есть шанс большую часть ЦКАДа получится запустить в этом году, и сэкономили несколько млрд рублей бюджетных денег», – подчеркнул **вице-премьер**.

Этот подход, по его словам, теперь распространен на все инфраструктурные стройки.

Новшества для регионов

Как добавил **Марат Хуснуллин**, регионы получили право собственными решениями устанавливать нормы и особенности градостроительного регулирования, а значит намного гибче и оперативней принимать решения по развитию населенных пунктов. При этом совместно с Росреестром упрощена работа по регистрации объектов. Кроме того, благодаря изменениям в сфере госзакупок с 1 сентября все госзаказчики смогут выбирать форму закупки в виде аукциона, либо конкурса.

При этом появилась возможность заключать контракты «под ключ», когда у подрядчика в одном блоке и проектирование и строительство и поставки оборудования, что снижает и сроки и стоимость работ.

Разъяснение регионам новшеств и помощь с организацией идет через созданный в правительстве штаб по региональному развитию. «Мы создали штаб, в который вошли все заинтересованные органы власти. Наделили штаб полномочиями по принятию решений», – пояснил **Хуснуллин**. Это сыграло, по его словам, большую роль.

«Мы научились гибко управлять финансовыми ресурсами, быстрее достигать цели», – добавил он.

Именно через этот штаб идет работа по выделению и распределению 100 млрд рублей возвратных средств, которые идут тем регионам, которые досрочно выполняют работы по «**дорожному**» **нацпроекту**. С опережением темпов.

«Все принятые решения позволили ускорить реализацию национальных планов и государственных программ. Физическое и кассовое исполнение по **нацпроектам** «**Безопасные и качественные автодороги**» (**БКАД**) и Комплексному плану модернизации опережают показатели 2019 года несмотря на коронавирусную инфекцию, приостановку строек, сбои с поставками и сложности в организации трудовых ресурсов», – подчеркнул **Марат Хуснуллин**.

В частности, сегодня законтрактованность работ по **нацпроекту БКАД** составляет 99%.

«Укладка асфальта у нас на 15% выше, чем в прошлом году, а кассовое исполнение у нас почти на 43% лучше, чем в прошлом году, то есть деньги дошли до регионов и подрядчики реально организовали работу», – добавил **вице-премьер**.

Как пояснил **вице-премьер** «в деньгах» это 115 млрд рублей, против 76,5 млрд рублей на эту же дату в 2019 году. Идет огромная приемка, «физик» выполнена на 70%, у меня нет никаких сомнений, что планы мы перевыполним», – сказал он.

По словам **Хуснуллина**, по **КПМИ** кассовое исполнение идет с опережением прошлогодних показателей на 29%. Кроме того, выделяемые дополнительно 100 млрд рублей в эти подсчеты не входят, пояснил **вице-премьер**. Эти средства позволят в этом году дополнительно отремонтировать почти 2 тыс км дорог, построить 40 км новых и 5 тыс погонных метров искусственных сооружений. Среди примеров опережающих темпов он привел Брянск.

«В Брянске мост построен на 6 месяцев раньше времени. Дорога к жилому кварталу на 6 месяцев раньше времени. Школа построена, ждет детей, вокруг жилье все застройщики строят», – подчеркнул он.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/deburokratizacia-uskorila-infrastrukturnye-strojki-v-ramkah-nacproektov>

На ту же тему:

<https://www.business-gazeta.ru/article/478952>

ИНТЕРФАКС; 2020.26.08; МЕДВЕДЕВ ПООБЕЩАЛ, ЧТО РФ ОТВЕТИТ НА ГОТОВЯЩИЙСЯ УГЛЕРОДНЫЙ НАЛОГ В ЕС

Россия должна разработать меры внутреннего и внешнего реагирования на случай введения углеродного налога в ЕС, но будет готова к переговорам по этой теме на разных площадках, заявил **зампред Совета безопасности РФ Дмитрий Медведев**.

«Подобный механизм, если его вводить без каких-либо ограничений или комментариев, будет противоречить нормам действующих международных соглашений, включая рамочную конвенцию ООН по изменению климата, которая не позволяет использовать меры борьбы с изменением климата для ограничений международной конкурентоспособности. С этим и связано наше обсуждение, чтобы мы понимали, какие меры, прежде всего внешнего реагирования, нам нужно готовить, если все-таки эта инициатива вступит в силу», – сказал Медведев на совещании по вопросу обеспечения долгосрочных интересов РФ в условиях введения с 2025 года углеродного налога в ЕС.

Он сообщил, что «в настоящее время правительство разрабатывает правовую основу для регулирования выбросов парниковых газов, в частности, будут актуализированы наши подходы к такой продукции, чтобы они получили признание, в том числе на международном уровне».

Медведев также констатировал, что введение такого налога будет иметь серьёзные последствия для российских экспортеров.

«Для российской экономики это тоже будет иметь весьма серьёзные последствия, могут пострадать наши базовые отрасли, такие как чёрная, цветная металлургия, химическая промышленность, энергетика, и из-за такого трансграничного урегулирования может значительно сократиться потребление и российской нефти, и угля. По оценкам Академии наук, финансовые потери отечественных экспортеров будут составлять миллиарды евро», – сказал он.

По его словам, к этой инициативе весьма сдержанно относятся в Германии, а также «без восторга» – в США и КНР.

Медведев отметил, что ущерб для российской экономики при введении такого налога «пока невозможно в полном объеме подсчитать». Но, ещё раз, подчеркнул он, «речь идёт об очень значительных выпадающих доходах».

В совещании приняли участие вице-премьер Виктория Абрамченко, **глава Минтранса Евгений Дитрих**, глава Минприроды Дмитрий Кобылкин, глава Минпромторга Денис Мантуров, министр экономического развития Максим Решетников, министр финансов Антон Силуанов и глава Российского союза промышленников и предпринимателей Александр Шохин.

<https://www.interfax.ru/world/723320>

На ту же тему:

<https://rns.online/energy/Medvedev-nazval-uglerodnii-nalog-ES-skritim-protteksionizmom-2020-08-26/>

<https://www.vedomosti.ru/economics/news/2020/08/26/837832-medvedev-nazval-posledstviya-vvedeniya-uglerodnogo-naloga-v-es>

<https://neftegaz.ru/news/gosreg/627819-skrytyy-protteksionizm-na-zasedanii-v-sovbeze-rf-obsuzhdalis-posledstviya-vvedeniya-uglevodorodnogo-/>

ПРАЙМ; 2020.27.08; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА» ПЕРЕИЗБРАЛ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА ДИТРИХА СВОИМ ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ

Совет директоров «Аэрофлота» переизбрал **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** своим председателем, говорится в сообщении компании.

«Избрать председателем совета директоров ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» члена совета директоров общества **Дитриха Евгения Ивановича**», – говорится в сообщении.

Акционеры «Аэрофлота» на годовом собрании в июле избрали новый состав совета директоров. В него впервые вошли глава Минкомсвязи РФ Максют Шадаев и ректор НИУ ВШЭ Ярослав Кузьминов. Также в совет заново вошел покинувший его в прошлом году гендиректор лизинговой «дочки» «Ростеха» – «Авиакапитал-Сервиса» – Роман Пахомов. Из совета выбыли бывший глава Минтранса РФ Максим Соколов, советник Международного конгресса промышленников и предпринимателей, экс-министр по развитию Дальнего Востока Александр Галушка, генеральный директор компании «Арида» Василий Сидоров.

Свои места сохранили, помимо Дитриха, глава «Аэрофлота» Виталий Савельев, управляющий директор компании «Ренессанс брокер» Игорь Каменской, глава ГТЛК Михаил Полубояринов, генеральный директор «Ростеха» Сергей Чемезов, гендиректор ОАК Юрий Слюсарь, спецпредставитель президента РФ по вопросам цифрового и технологического развития, директор направления «Молодые профессионалы» АНО «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» Дмитрий Песков, глава московского дептранса Максим Ликсутов.

Основным владельцем «Аэрофлота» является государство с долей 51,2%. Госкорпорации «Ростех» принадлежит 3,5% акций авиакомпании. Остальные акции принадлежат институциональным инвесторам, физическим лицам, менеджменту компании.

<https://1prime.ru/business/20200827/831958478.html>

РТ; ДМИТРИЙ РУНКЕВИЧ; 2020.27.08; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ВКЛЮЧИТЬ ВРАЧЕЙ В ЭКИПАЖИ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЁТОВ

Руководитель общественного движения «За безопасность» Дмитрий Курдесов предложил включать врачей в экипажи пассажирских лайнеров на рейсы по России продолжительностью свыше трёх часов. Копия письма на имя **министра транспорта России Евгения Дитриха** есть в распоряжении РТ.

Как отмечается в тексте обращения, в случае чрезвычайных происшествий на борту самолёта (например, когда пассажир начал испытывать серьёзные проблемы со здоровьем) экипаж не всегда способен оказать оперативную и надлежащую медицинскую помощь.

«В связи с этим просим вас рассмотреть целесообразность внесения изменений в действующее законодательство и обязать компании, осуществляющие внутренние пассажирские авиаперевозки, включить медицинского работника в состав экипажа на рейсы, продолжительность полёта которых составляет более трёх часов», – сказано в тексте обращения.

По мнению Курдесова, врач, находящийся на борту воздушного судна, сможет оказать квалифицированную медицинскую помощь пассажиру, оперативно принять решение о необходимости экстренной посадки и госпитализации.

Ранее председатель комитета Госдумы по физической культуре, спорту, туризму и делам молодёжи Борис Пайкин предложил субсидировать авиаперелёты по стране раз в год для всех россиян.

<https://russian.rt.com/russia/news/777327-vrach-ekipazhi-passazhirskie-samolyoty>

На ту же тему:

<https://www.tvc.ru/news/show/id/191105/>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/202082774-ZGbmL.html

<https://ren.tv/news/v-rossii/740877-v-rossii-prizvali-vkliuchit-vrachei-v-ekipazhi-passazhirskikh-aviareisov>

https://vmo24.ru/news/v_ekipazhi_aviabortov_v_rossii_prosyat_vklyuchit_vrachei

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f4738fa9a7947bcb6eb1df6>

<https://iz.ru/1053249/2020-08-27/v-rossii-vrachei-predlozhili-vkliuchit-v-ekipazhi-passazhirskikh-samoletov>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/vrachej-predlozhili-vkluchit-v-sostav-ekipazhej-rossijskih-vnutrennih-rejsov/>
<https://www.kp.ru/online/news/3992190/>
https://radiokp.ru/obschestvo/v-rossii-predlozhili-vklyuchat-vrachej-v-sostav-ekipazhej-passazhirskikh-samoletov_nid36573_au67au
<https://www.osnmedia.ru/obshhestvo/v-rossii-predlozhili-vklyuchit-vrachej-v-ekipazh-samolyota/>
<https://abnews.ru/2020/08/27/v-ekipazhi-rossijskih-passazhirskikh-samolyotov-mogut-vklyuchit-vrachej/>
<https://www.pravda.ru/news/society/248052-koma/>
<https://ura.news/news/1052447058>
<https://vse42.ru/news/31341611>
<https://nsn.fm/society/novosti-za-noch-vrachei-predlozhili-vkluchit-v-ekipazhi-passazhirskikh-samolyotov>
<https://vm.ru/news/823929-vrachej-v-rossii-predlozhili-vklyuchit-v-ekipazhi-samoletov>
<https://nevnov.ru/830218-v-rossii-planiruyut-vklyuchit-vrachei-v-sostav-ekipazhei-passazhirskikh-samoletov>
<https://fedpress.ru/news/77/society/2565784>

ИЗВЕСТИЯ; ПАВЕЛ ПАНОВ; 2020.27.08; ДОРОЖНЫЙ СМОТРИТЕЛЬ: АВТОМОБИЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ГОТОВЯТ ГОСРЕЙТИНГ; ОН НЕОБХОДИМ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРОВ

В России планируют запустить реестр с рейтингом компаний, осуществляющих коммерческие грузовые или пассажирские перевозки. Одними из основных критериев ранжирования станут надежность водительского состава и обеспечение технической исправности транспортных средств. Внедрение такой системы сейчас обсуждается в **Минтрансе**. Компании смогут в дистанционной форме предоставлять все необходимые данные, но очных проверок ведомство отменять не будет. Обычным гражданам эта система даст возможность выбрать добросовестного перевозчика без опасений за качество предоставляемых услуг.

По заслугам

Присвоенный «ранг» компании смогут использовать в своей маркетинговой и рекламной деятельности, это даст возможность потребителям сделать осознанный выбор транспортного оператора, говорится в специальной документации **Минтранса**, с которой ознакомились «Известия». Также в ведомстве рассчитывают, что это будет мотивировать перевозчиков поддерживать высокий уровень стандартов обслуживания клиентов.

– **Возможна разработка цифровых профилей и реестров перевозчиков с учетом надежности водительского состава. Отдельная задача – обеспечение технической исправности и эксплуатационной готовности транспортных средств,** – сказали в пресс-службе министерства.

В Минтрансе отметили, что наиболее острые проблемы в системе организации автобусных перевозок и обеспечения безопасности дорожного движения – это несоблюдение установленных правил, износ подвижного состава, присутствие на регулярных маршрутах нелегальных перевозчиков.

В грузовых перевозках за последнее десятилетие произошло укрупнение рынка, и компании всё чаще используют собственный транспорт, а не машины профильных организаций. В несколько раз выросло количество грузовых автомобилей, находящихся в собственности ИП и других физлиц.

Несмотря на общее снижение аварийности за последние годы, проблема обеспечения безопасности дорожного движения при организации коммерческих автомобильных перевозок остается весьма острой, считают в Минтрансе. Об этом свидетельствуют

частые и достаточно резонансные случаи, когда, например, фура на полной скорости въезжала в пассажирский автобус.

Вместе с тем ведомство не считает введение рейтингов и реестра механизмами ужесточения. Наоборот, органы готовы уменьшать количество проверок и переходить на более прогрессивные методы: дистанционный контроль, самоанализ, проверочные листы и так далее.

– Введение требований к обеспечению безопасности перевозок необходимо сочетать с повышением полноты и точности контроля за их выполнением, а также с ростом эффективности мер воздействия на нарушителей, – добавили в пресс-службе.

Предлагаемые решения будут исполнены в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги». Документом за подписью президента **Владимира Путина** поставлена четкая задача по снижению смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения. Уже к 2030 году этот показатель должен быть нулевым.

Есть другие проблемы

В отрасли к инициативе **Минтранса** отнеслись достаточно скептически. Министерству необходимо обратить внимание не на составление рейтинга, а озаботиться качеством и количеством проверок коммерческих перевозчиков – такое мнение в разговоре с «Известиями» высказала **председатель профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Московской области Людмила Емельяненко**. По ее словам, по всей стране насчитываются тысячи компаний, которые не соответствуют требованиям.

– Москва в части коммерческих перевозок ушла далеко вперед, и все компании находятся под контролем. Если мы берем всю Россию, то достаточно просто посмотреть, в каком ужасном состоянии находятся те же автобусные парки. Стали использовать тахографы, ГЛОНАСС и другие формы контроля, а кто всё это проверяет? Сотрудники Госавтоинспекции и **Ространснадзора** с зарплатой в 30 тыс. рублей будут честно и добросовестно работать? Государство должно не рейтинги составлять, а повысить зарплаты сотрудникам и сделать жесткий отбор на эти должности, – считает Людмила Емельяненко.

Эксперт полагает, что **Минтрансу** необходимо проанализировать работу владельцев пассажирских предприятий, потому что зачастую компаниями управляют люди, которые ничего не знают о транспортной безопасности, охране труда в отрасли и регламентах осуществления перевозок.

В Госдуме, наоборот, считают, что цифровой профиль перевозчика позволит органам власти контролировать его работу и аккумулировать всю имеющуюся информацию. По словам зампреда комитета по транспорту и строительству нижней палаты парламента **Александра Старовойтова**, рейтинг лишь вершина айсберга.

– Государство будет получать гораздо больше информации, к которой дадут доступ ограниченному кругу лиц. В эти реестры войдет большой объем данных исключительно для внутреннего пользования. Уполномоченные органы власти смогут получать информацию о водительских удостоверениях, предрейсовых медицинских и технических осмотрах, осуществлять мониторинг скоростного режима. При такой совокупности данных государству будет проще представлять, с кем оно имеет дело и какая компания выигрывает конкурсы в том или ином муниципалитете на оказание услуг по пассажирским перевозкам или транспортировке грузов, – считает парламентарий.

По его мнению, цифровой профиль также может быть закреплен за каждым водителем. Это позволит организациям при приеме на работу проследить всю историю потенциального соискателя.

<https://iz.ru/1050220/pavel-panov/dorozhnyi-smotritel-avtomobilnym-perevozchikam-gotoviat-gosreiting>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.27.08; РЫНОК ОТЦЕПИЛСЯ ОТ ТЕКУЩИХ РЕМОНТОВ; МИНТРАНС УТВЕРДИЛ НОВЫЙ ПОРЯДОК ТОР

Важный для железнодорожной отрасли новый приказ **Минтранса** о правилах текущего отцепочного ремонта (ТОР) вагонов не дает ответа на основные спорные вопросы: кто должен иметь право на такие работы – ОАО РЖД или частные ремонтные депо, а также как оценить корректность решения монополии об отцепке или определить виновного в дефекте. Операторы сопротивлялись принятию приказа, оценивая потери в 12,3–15 млрд руб. в год. Но **Минтрансу**, несмотря на согласование проекта лишь одной из двух рабочих групп по «регуляторной гильотине», удалось довести документ до стадии регистрации в Минюсте.

Минтранс сообщил, что подготовил приказ о порядке проведения текущих отцепочных ремонтов (ТОР) вагонов. ТОР – внеплановый ремонт при обнаружении неисправности вагона в пути. В тексте документа (есть у “Ъ”, подписан **министром транспорта Евгением Дитрихом** 24 августа) определяется, как именно отцепляется грузовой вагон при обнаружении неисправности, куда направляется, в каком виде выходит из ремонта. Также регламентируется взимание ОАО РЖД платы за отцепку и прицепку вагонов, если дефект возник не по его вине. **«В большинстве случаев ТОР является следствием низкого качества плановых ремонтов, которые осуществляют предприятия в рамках договоров с операторами вагонов», – отмечают в Минтрансе.**

ОАО РЖД передает участки ТОР в аренду вагоноремонтным компаниям (ВРК, см. “Ъ” от 16 сентября 2019 года). ВРК-3 и ВРК-2 ОАО РЖД уже продало: первую – структурам ОМК Анатолия Седых, вторую – Новой вагоноремонтной компании (см. “Ъ” от 19 июня). Снижение доли ОАО РЖД в ТОР вызывает опасения у операторов: по их мнению, передача ремонта в частные руки может привести к тому, что цены и сроки вырастут, а качество и сохранность груза снизятся.

В Минтрансе “Ъ” подтвердили, что противоречия между операторами и ОАО РЖД сохраняется.

Первые хотят закрепить в приказе право выполнения ТОР за ОАО РЖД, а монополия – за любыми лицами, в том числе независимыми депо. Но в новом документе данные позиции не отражены, признают в министерстве: по уставу железнодорожного транспорта, определение лица, осуществляющего ТОР, не может являться предметом приказа.

Второй вопрос – контроль за обоснованностью отцепок. В приказе этот вопрос не затронут, хотя поднимался в протоколе обсуждения проекта в рамках оценки регулирующего воздействия (ОРВ) Минэкономки. Министерство в июле выдало отрицательное заключение об ОРВ, но 13 августа изменило его на положительное. В Минэкономки “Ъ” подтвердили, что текст направлялся дважды, проект «широко обсуждался с участием всех заинтересованных лиц». Доработанная редакция «учитывает ранее направленное заключение об ОРВ», сообщили в министерстве, пояснив, что проект также был согласован 10 августа рабочей группой по «регуляторной гильотине» в сфере железнодорожного транспорта. При этом 14 и 18 августа другая рабочая группа по «регуляторной гильотине» – в сфере конкуренции – не согласовала проект (протоколы есть у “Ъ”). В ФАС “Ъ” не пояснили, одобрила ли она проект. В Минюсте “Ъ” подтвердили, что документ поступил на регистрацию.

Операторы еще оценивают последствия принятия этого приказа.

В СОЖТ сообщили, что участвуют в обсуждении на различных площадках, в том числе с госорганами, а ряд членов союза сейчас «моделируют» последствия изменения системы ТОР. В замечаниях к проекту отмечался рост затрат на содержание парка на 12,3–15 млрд руб. в год. **«Утверждение Минтрансом порядка проведения ТОР идет вразрез с поручением президента установить мораторий на новые требования к вагонам, которые могут привести к росту стоимости их содержания, – говорит источник “Ъ” среди операторов. – Озвученные бизнесом и экспертами замечания не учтены».** **В Минтрансе**

“Ъ” заверили, что готовы «продолжить конструктивный и уважительный диалог» с ОАО РЖД и операторами.

«Очевидно, что приказ будет способствовать увеличению затрат операторов на содержание подвижного состава, росту стоимости услуг для грузоотправителей и повышению цен для конечных потребителей, – говорит собеседник “Ъ” в отрасли. – Планы ОАО РЖД взимать плату за отцепку вагона в ремонт при обнаружении неисправности в пути следования – это удвоение платежей, ведь все это уже заложено в тарифе». Он отмечает, что многие частные депо не оснащены оборудованием для проведения ТОР и теперь могут не содержать пункты в необходимом количестве, зарабатывая на отцепке и перемещении вагонов к местам ремонта.

<https://www.kommersant.ru/doc/4467808>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.26.08; КОНТЕЙНЕРЫ НЕДОСЧИТАЛИСЬ СУБСИДИЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО НА ИХ ТРАНЗИТ ОКОЛО 300 МЛН РУБЛЕЙ

Правительство выделило субсидии на железнодорожный транзит контейнеров – по оценке ОАО РЖД, ее получатели смогут осуществить перевозку «фактически бесплатно». В 2020 году планируется просубсидировать перевозки 7,5 тыс. TEU. Притом что субсидия на контейнер соответствует ранее обсуждавшейся величине, совокупный объем средств, выделенных на нее (не более 300 млн руб.), заметно уступает анонсированному в мае 1 млрд руб. Впрочем, участники рынка отмечают, что субсидироваться будет только транзит из тихоокеанских портов РФ и в их направлении, и на этих маршрутах 7,5 тыс. TEU – неплохой объем для роста.

Правительство 21 августа утвердило правила субсидирования железнодорожного контейнерного транзита, о чем сообщило 26 августа на официальном сайте. Согласно правилам, ОАО РЖД получит компенсацию выпадающих доходов от предоставления скидки на транзитную перевозку контейнеров в направлении Восток–Запад в объеме 38,85 тыс. руб. и Запад–Восток в объеме 25,9 тыс. руб. за двадцатифутовый контейнер в 2020 году. На контейнеры другой мерности также предоставляются пропорциональные скидки (1942,65 руб. на условный фут Восток–Запад и 1295,1 руб. – Запад–Восток).

Необходимость субсидировать железнодорожную перевозку контейнеров, дабы сблизить условия перевозки с сухопутными маршрутами по территории сопредельных стран и улучшить положение транзита по России относительно перевозок deep sea, обсуждали 7 мая на совещании у президента по развитию транспортной отрасли (см. “Ъ” от 8 мая). Тогда глава группы «Дело» Сергей Шишкарев говорил, что необходима субсидия в объеме \$900, или 70 тыс. руб., на 40-футовый контейнер, что принесет доход в \$2,5–3 тыс. на штуку и позволит увеличить транзит по РФ на 200–250 тыс. контейнеров уже в 2020 году. **Владимир Путин** с этим согласился. А глава **Минтранса Евгений Дитрих** говорил, что в 2020 году нужно выделить на эти цели 1 млрд руб., которые **Минтранс** с **Минфином** изыщут в средствах, выделенных на реализацию **нацпроектов**.

В ОАО РЖД уточнили, что конечными получателями субсидии станут грузоотправители, «которые смогут осуществлять железнодорожную перевозку фактически бесплатно».

Там добавляют, что тарифы на контейнерные перевозки носят стимулирующий характер, что позволяет наращивать объемы перевозки высокими темпами. «В транзитном сообщении по основным транспортным коридорам тарифы установлены на минимально возможном уровне, скидка достигает 64%, – сообщают в монополии. – Специальные тарифы на транзит контейнеров не менялись с 2011 года».

Выделенная правительством субсидия в пересчете на контейнер соответствует запрошенной (77,7 тыс. руб. на 40-футовый контейнер). Однако в общей сложности субсидия распространится лишь на 7,5 тыс. TEU в 2020 году, сообщает правительство, что даже по самой верхней оценке субсидии дает сумму лишь в 300 млн руб. **Почему**

суммарная субсидия так сильно сокращена, в Минтрансе и Минфине “Ъ” не пояснили. В Минтрансе уточнили, что пока речь идет о субсидировании только в 2020 году.

Впрочем, источник “Ъ” на рынке обращает внимание на то, что, согласно документу, субсидирование распространяется исключительно на маршруты от припортовых станций на Тихом океане до припортовых станций на Балтике, Азовском и Черном морях, а также южных и западных сухопутных погранпереходов и обратно. По словам собеседника “Ъ”, там очень небольшие объемы, и 7,5 тыс. TEU – солидный задел для роста.

Субсидии не коснутся основного массива контейнерного транзита – через сухопутные погранпереходы Дальнего Востока на границе с Китаем и Монголией, а также через Казахстан (где работает совместная российско-казахстанско-белорусская ОТЛК ЕРА).

В ГК «Дело» “Ъ” сообщили, что рады принятию решения о субсидировании по итогам выступления господина Шишкарева на совещании. «Мы надеемся, что механизм субсидирования будет прозрачным для всех участников рынка, а итоговые суммы не только в этом году, но и в последующем позволят сделать из этой субсидии реальный механизм стимулирования контейнерного транзита через территорию России», – сказали в компании.

В FESCO поддерживают эту меру. «Она позволит в том числе за счет роста транзитных перевозок через территорию России преодолеть негативные последствия, связанные с пандемией коронавируса, которые отражаются на снижении нагрузки на сети ОАО РЖД», – говорят в компании. Там напоминают, что с 2019 года активно развивают транзитные перевозки по интермодальному маршруту через Владивостокский морской торговый порт (входит в FESCO), за это время ставки на перевозку были снижены до минимума. «Но, несмотря на это, сквозная ставка на этом маршруте до настоящего времени не являлась конкурентоспособной для переключения основной части грузопотока, идущего по маршруту через Суэцкий канал в обход России, на территорию нашей страны», – отмечают в FESCO. Размер субсидий, говорят там, покрывает именно ту дельту, из-за которой клиенты из Кореи и Японии раньше выбирали альтернативные маршруты, в том числе через Суэцкий канал, поэтому компания видит большой потенциал переключения транзитных грузов из Азии на территорию России при субсидировании таких перевозок.

<https://www.kommersant.ru/doc/4467726>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.27.08; ОПЕРАТОРАМ ТО ПРОПИСАЛИ ДИАГНОСТИКУ; ГИБДД ОПРЕДЕЛИЛА ПОРЯДОК ПРОВЕРКИ УЧАСТНИКОВ РЫНКА ТЕХОСМОТРА

Госавтоинспекция вводит «индикаторы риска нарушения» для выявления недобросовестных операторов техосмотра. Речь, в частности, идет о выдаче диагностических карт без проверки машины либо выпуске на дорогу неисправных авто. Новый алгоритм работы ГИБДД изложен в проекте приказа МВД, который станет частью «большой реформы» ТО. Результатом внезапных полицейских проверок могут стать крупные штрафы и даже лишение аккредитации участников рынка.

ГИБДД опубликовала на regulation.gov.ru проект приказа МВД об «индикаторах риска нарушения обязательных требований операторов техосмотра». Документ связан с реформой ТО, стартующей в марте 2021 года (“Ъ” рассказывал о ней). Ее цель – исключить практику покупки техосмотра без предоставления машины для инструментальной проверки.

Внеплановые проверки операторов будут проводиться с учетом систематических нарушений правил в области ТО, следует из проекта приказа. Подобные нарушения выявляются уже сегодня: по данным МВД, в 2019 году во время «надзора за дорожным движением» инспекторы зафиксировали свыше 2,7 млн «фактов эксплуатации технически

неисправных транспортных средств», в 2020 году – более 1,7 млн. В отношении операторов применяются пункты ст. 14.4.1 КоАП, предусматривающие штрафы – от 3 тыс. руб. для должностных лиц до 300 тыс. руб. для юрлиц.

Если оператор три или более раза за год оформил (и уже был за это оштрафован) диагностическую карту на автомобиль, который даже не проверялся, компания попадет в «зону риска»: может нагреться внеплановая проверка ГИБДД. То же ждет оператора, который три раза «пропустит» машину с неисправностями рулевого управления или тормозов.

Если компания пять раз превысит заявленную максимальную пропускную способность линии (одна из новых обязанностей компаний, введенных для исключения торговли картами) либо нарушит правила проведения техосмотра автобусов, к ней также может нагреться проверка.

По итогам инспектор вынесет предписание устранить нарушение. Если этого сделано не будет в срок, ГИБДД применит ст. 19.5 КоАП – штраф достигает 200 тыс. руб. В ряде случаев компания может быть лишена аккредитации оператора ТО.

Заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков Сергей Ефремов считает новый приказ «техническим», но поддерживает документ: «Когда все участники системы техосмотра понимают, как госорганы власти реализуют свои полномочия по контролю, возможностей защиты своих интересов у предпринимательского сообщества становится больше». Некоторые индикаторы смысла не имеют, считает председатель совета директоров группы компаний «Техностайл» Раппа Ахъядов: превысить пропускную способность оператор не сможет – информационная система техосмотра ЕАИСТО не позволит сформировать диагностическую карту. Правила проведения ТО автобусов также вряд ли будут нарушаться, отмечает господин Ахъядов, ведь инспекторы ГИБДД будут контролировать проверку непосредственно в пункте ТО. А вот как инспекторы будут выявлять неисправности рулевого управления и тормозов на автомобилях, уже прошедших ТО, до конца не ясно: «Будут создавать свои контрольные пункты технического осмотра или проверять на дорогах?» Ряд нарушений инспекторы могут выявлять, проверяя автомобили, выезжающие после проверки из пункта ТО, поясняет источник “Ъ” в МВД.

Пока готовится реформа, МВД отрабатывает методы использования уже действующих законов для борьбы с покупкой ТО. 16 августа министерство выпустило сообщение о том, что граждане, покупающие поддельные диагностические карты, рискуют стать фигурантами уголовного дела по ч. 3 ст. 327 УК (приобретение, хранение заведомо поддельных документов), предусматривающей максимальное наказание в виде лишения свободы на срок до 1 года. Статья эта существует более десяти лет, изменений в нее не вносилось, но, по данным “Ъ”, применять за покупку фиктивного ТО ее начали недавно в ряде регионов. Массовой эта практика пока не стала, МВД, по сведениям “Ъ”, готовит необходимые инструкции для сотрудников.

<https://www.kommersant.ru/doc/4467823>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.27.08; ГОСКОМПАНИЯМ ГОТОВЯТ ОШЕЙНИК ПОСТРОЖЕ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РАСКРИТИКОВАЛА УПРАВЛЕНИЕ И УЧЕТ ГОСАКТИВОВ

Система корпоративного управления госимуществом непрозрачна и неэффективна, следует из отчета Счетной палаты (СП). Госаудиторы признают наличие проблем на всех уровнях: полномочия госорганов в управлении госкомпаниями неодинаковы, исполнение директив топ-менеджментом формально, а у государства нет достоверной информации о принадлежащем ему имуществе и будущих бюджетных поступлениях. В СП рассчитывают, что с переходом Росимущества к Минфину проблемы с управлением и контролем госАО будут решены. В ведомстве и агентстве говорят о готовности работать

над предложениями палаты: Белый дом планирует повысить роль госкомпаний в обновленных **нацпроектах**, а для этого ему нужно обеспечить их прозрачность и управляемость.

Счетная палата изучила управление госАО и федеральными государственными унитарными предприятиями (ФГУП) в 2017–2019 годах. Подписанный аудитором Андреем Батуркиным отчет констатирует системные проблемы сферы корпоративного госуправления: от пробелов в регулировании до отсутствия достоверной информации о госимуществе и неэффективного управления им. Ранее СП указывала на проблему при проверках отдельных ведомств, в том числе Росимущества (см. “Ъ” от 6 декабря 2019 года), но опубликованный сегодня документ – первый комплексный анализ этой области.

Как отмечают госаудиторы, показатели и цели госпрограммы по управлению федеральным имуществом относительно, занижены и не ведут к повышению его эффективности.

Сокращение доли государства в экономике также условно: число ФГУПов сократилось за счет их объединения, банкротств или преобразований в бюджетные и казенные учреждения, хотя целью была приватизация. Достоверной информации о подконтрольных государству ФГУПов и АО у властей нет: единая информационная система управления Росимущества ограничена функционально, а данные в ней не совпадают с данными ФНС и Росстата. Нет полноценной информации и о финансах госАО: Минэкономики отчитывалось правительству лишь по десяти крупнейшим компаниям (1% от общего количества), а по остальным анализ не проводился. Выборочная проверка СП показала, что многие из них нестабильны и имеют отрицательную динамику, 97% дивидендов приходится лишь на 20 АО, более же 500 компаний в 2017–2019 годах не перечисляли их в бюджет.

Впрочем, в целом за три года поступления прибыли и дивидендов ФГУПов и АО в бюджет выросли – до 19,5 млрд руб. (рост 30%) и 1 трлн руб. (75%) соответственно.

Но подход к их расчету не унифицирован: доля чистой прибыли ФГУПов часто произвольно устанавливается в пределах минимального норматива, а возможность выбора системы финотчетности (МСФО или РСБУ) при расчете дивидендов госАО приводит к вариативности: так, за три года дивиденды крупнейших АО составляли от 1,7% до 190% их чистой прибыли.

Управление госкомпаниями непрозрачно, констатируют в СП. В подлежащих раскрытию отчетах нет сведений об управлении дочерними и зависимыми обществами, хотя большинство правительственных директив распространяется и на них. В целом директивы исполняются формально, в том числе – из-за незаинтересованности компаний (например, в реализации непрофильных активов). Права акционера от имени РФ помимо Росимущества принадлежат 14 госорганам и госкорпорациям – и объем таких прав разнится. В ряде случаев управлением госАО заняты отраслевые регуляторы, что ведет к конфликту интересов.

Проблемы корпоративного управления госаудиторы предлагают решать ужесточением и унификацией подходов к госкомпаниям и цифровизацией учета. Как пояснил “Ъ” Андрей Батуркин, в СП рассчитывают, что после перехода к Минфину контроля над Росимуществом проблемы будут постепенно решены, в том числе наведен порядок в учетных данных информсистем. «Мы ожидаем повышения точности прогноза поступления в бюджет дивидендов и устранения разногласий при формировании прогнозных показателей Минфина и Росимущества», – добавил он.

Как пояснили “Ъ” в Росимуществе, одна из причин расхождения данных – различие в принципах учета объектов казны РФ в реестре федерального имущества и в бюджетном учете.

«Сейчас Росимущество в рамках утвержденной в 2019 году «дорожной карты» с коллегами из Федерального казначейства прорабатывает подходы к обеспечению

соответствия», – говорят в агентстве. Кроме того, активизирована и работа по повышению эффективности администрирования доходов бюджета за счет «наполнения актуальными данными информационной системы для обмена сведениями с Казначейством в автоматизированном режиме».

Минфин идеи перехода к единой системе управления госАО и унификации дивидендной политики поддерживает. В Росимуществе рекомендации СП обещают детально проработать: так, агентство уже собирает позиции министерств о разделении полномочий регулятора и акционера (Минфин подход также одобряет). Впрочем, ранее “Ъ” указывал на возможный конфликт интересов самого Минфина – как получателя дивидендов госкомпаний и собственника, ответственного за развитие госАО и расширение их инвестпрограмм (см. “Ъ” от 20 апреля). Ведомство уже отказалось ужесточать контроль закупок госкомпаний ради их эффективности и предложило увязать налоговые льготы с направлением средств не на дивиденды, а на инвестиции (см. “Ъ” от 21 февраля). Последнее объясняет и активизацию чиновников в выявлении проблем управления госАО – собеседники “Ъ” в Белом доме уже давали понять, что нынешнее его руководство увязывает рост роли госактивов в исполнении обновленных **нацпроектов** с повышением их прозрачности и управляемости.

<https://www.kommersant.ru/doc/4467787>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.27.08; ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ СТАЛИ УДЕЛЬНЫМИ КНЯЖЕСТВАМИ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ВЫЯВИЛА МАССОВЫЕ НАРУШЕНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ С ГОСУЧАСТИЕМ

Деятельность более 90% акционерных обществ (АО) с госучастием на сегодняшний день практически не контролируется. К такому выводу пришли аудиторы Счетной палаты (СП). Минэкономразвития отчитывается о деятельности только 10 крупнейших АО, указывают они в своем новом докладе, тогда как остальные оказываются в серой зоне. Более того, сегодня никто точно не знает, сколько в России работает федеральных государственных унитарных предприятий (ФГУП) и АО с государственным участием. Такими данными располагают три ведомства – Росимущество, Росстат и ФНС России, но они у всех разнятся. В частности, Росимущество не указывает в бюджетной отчетности о финансовых вложениях так называемые ФГУПы без ведомственной принадлежности.

Но там, где ведомственная принадлежность определена, ситуация еще хуже, потому что многие унитарные предприятия закрепляются за ведомствами, которые не соответствуют их специфике. Например, как выяснила СП, Минобрнауки курирует 166 ФГУПов, из которых 114 занимаются производством сельхозпродукции. «Таким образом, на сегодняшний день нет единых принципов отнесения организаций к ведению профильных органов власти», – констатируют аудиторы СП.

В целом политика государства направлена на сокращение количества ФГУПов и участия в АО через приватизацию федерального имущества. Однако программа приватизации выполняется из рук вон плохо. На 6 декабря 2019 г. приватизировано 256 пакетов акций, что составило 52,6% от 487 запланированных. Что касается сокращения количества ФГУПов, то в 2017–2019 гг. главными причинами этого была не приватизация, а объединение предприятий, их ликвидация и банкротства, отмечается в докладе СП.

Вопрос о сокращении числа унитарных предприятий поднимался уже более 20 лет назад, отмечает директор Института стратегических исследований ФБК Grant Thornton Игорь Николаев. «Но до сих пор они есть – и в достаточно ощутимом количестве, – говорит он. – Многие ФГУПы инвесторам вообще неинтересны. К тому же зачастую руководство этих предприятий и федеральные ведомства саботируют приватизацию».

Не лучше ситуация и с акционерными компаниями, в которых государство владеет пакетами акций. Большую часть поступлений дивидендов в бюджет (97%) обеспечивают только 20 крупнейших АО, или 2% от их общего количества. С 2017 по 2019 г. они

перечислили в бюджет 976,3 млрд руб. При этом более 500 акционерных компаний с госучастием за три года вообще ни разу не выплачивали дивиденды. Но даже при этом поступления в бюджет от АО с 2017 по 2019 г. возросли на 75,7%, тогда как доходы от деятельности ФГУПов – лишь на 30,4% до 19,5 млрд руб., указывает СП.

Это не совсем корректное сравнение, отмечает Николаев, так как в 2% крупнейших АО входят нефтяные компании. «Тем не менее компаниям, в которых у государства имеются лишь небольшие пакеты акций, естественно образом уделяется меньше внимания, поэтому действительно можно сказать, что они находятся в серой зоне», – говорит он.

По сути, многие госкомпании превратились в удельные княжества, контролируемые их топ-менеджерами.

Об этом свидетельствует и разница зарплат между ними и остальными сотрудниками. При этом, как указывает СП, во многих АО с госучастием по итогам года принимались решения о выплате вознаграждения руководству при убыточной деятельности предприятий. При этом, как подчеркивают аудиторы, для большинства топ-менеджеров госкомпаний не установлена обязанность по предоставлению сведений о доходах и имуществе.

Схожие проблемы выявлены и в унитарных предприятиях. Согласно «Положению об условиях оплаты труда руководителей ФГУП», зарплаты руководителей не должны превышать заработки рядовых сотрудников более чем в 8 раз. Однако для 73 предприятий кратность была увеличена до 15 и более раз «по решению учредителя». Так, руководителям **ФГУП «УВО Минтранса России»** позволено иметь зарплату в 22 раза выше, чем у их подчиненных, топ-менеджерам ФГУП «Ведомственная охрана» Минэнерго России – в 14,9 раза. При этом какой-либо привязки вознаграждения к экономической эффективности предприятия не предусматривается. «Иногда зарплата руководителя убыточного ФГУПа оказывается в 2 раза выше главы прибыльного», – констатируют аудиторы. «На эту проблему в марте обратил внимание даже президент, – напоминает основатель и CEO группы vCube Вадим Ткаченко. – А в июле в Госдуму был внесен законопроект об изменениях в ст. 145 ТК, согласно которому доходы топ-менеджмента в компаниях, в которых доля государства превышает 50%, не могут превышать среднемесячный заработок **президента РФ** по показателям предыдущего года». Если законопроект примут, то снижение заработной платы последует и ниже по всем ступеням управленческой лестницы. Однако пока чиновники всеми силами стараются этого не допустить. «С замечаниями или отрицательными отзывами по данному законопроекту выступил ряд профильных комитетов, например комитет по труду, социальной политике и делам ветеранов, – отмечает Ткаченко. – Критики заявляют, что снижение зарплат топ-менеджеров госкомпаний может привести к оттоку специалистов из них».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/08/26/837889-gosudarstvennie-kompanii>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ДАРЬЯ МОЛОТКОВА; 2020.27.08; ФАС ПРОВЕРЯЕТ ЗАКОННОСТЬ ДЕЙСТВИЙ САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИ ВЫБОРЕ ИНВЕСТОРА; ГУБЕРНАТОР ХОЧЕТ БЕЗ КОНКУРСА СОЗДАТЬ АЭРОПОРТОВОЕ СП С ХОЛДИНГОМ ВЕКСЕЛЬБЕРГА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) проверяет правительство Сахалинской области за действия при выборе инвестора для аэропорта Южно-Сахалинска, так как область планирует без конкурса привлечь к достройке нового терминала холдинг «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга. Об этом «Ведомостям» рассказали сотрудники двух других аэропортов. Они знают о проверке, так как ФАС в ее ходе запрашивала других потенциальных претендентов, интересен ли им аэропорт Южно-Сахалинска. Запросы ФАС получили холдинг «Базэл аэро» Олега Дерипаски, «Новпорт»

Романа Троценко, «Хабаровский аэропорт» Константина Басюка – все ответили, что актив им интересен, рассказали собеседники «Ведомостей».

«ФАС проверяет соблюдение законодательства о защите конкуренции при выборе оператора аэропорта Южно-Сахалинска. Юридическая оценка действий правительства Сахалинской области будет дана по итогам проверки», – передал «Ведомостям» замруководителя ФАС Александр Редько. Считаем правильным развивать крупные хабы на Дальнем Востоке на конкурентной основе с учетом необходимости создавать максимально широкие маршрутные сети местных, региональных и международных авиаперевозок, добавил Редько.

Представитель «Аэропортов регионов» от комментариев отказался, **пресс-службы** правительства и минтранса Сахалинской области на запросы «Ведомостей» не ответили. Ранее губернатор Валерий Лимаренко поручил внести в план приватизации акции принадлежащей области компании «Аэровокзал Южно-Сахалинск» и до 10 сентября внести эти акции в уставный капитал АО «ДВ-инвест», которое входит в «Аэропорты регионов». Область за свои акции получит 49% «ДВ-инвеста», 51% останется у холдинга Вексельберга, областная компания будет, таким образом, приватизирована.

«Аэровокзал Южно-Сахалинск» строит в аэропорту новый пассажирский терминал площадью 40 000 кв. м, для достройки необходимо 4,8 млрд руб. – эти средства инвестируют «Аэропорты регионов» и за это получают контроль над активом. Сейчас аэропорт располагает терминалом в 7400 кв. м, который давно не справляется с трафиком. Этим терминалом владеет другая областная компания – «Аэропорт Южно-Сахалинск», он будет закрыт после достройки нового терминала, и единственным оператором в Южно-Сахалинске останется «Аэровокзал Южно-Сахалинск». В 2019 г. аэропорт принял 1,3 млн пассажиров.

«Способ приватизации путем внесения акций в уставный капитал частной компании не требует проведения конкурса. Для такого способа приватизации необходимо одобрение областной думы», – говорит человек, близкий к одной из сторон проекта. «По поручению **Владимира Путина** на базе авиакомпании «Аврора», базирующейся в Южно-Сахалинске, до конца года будет создана компания для ускоренного развития авиаперевозок в регионе. Южно-Сахалинск станет развиваться как транзитный хаб, но для этого необходимо срочно достраивать новый терминал, а конкурсные процедуры, а потом и потенциальные судебные обжалования итогов конкурса затянули бы достройку на год и больше», – добавляет собеседник. К тому же аэропорты Владивостока (входит в «Базэл аэро») и Хабаровска сами развиваются как транзитные хабы, Южно-Сахалинск с «Авророй» станет им прямым конкурентом, поэтому приход этих инвесторов создал бы очевидный конфликт интересов, добавляет близкий к проекту источник.

«При внесении принадлежащих области акций аэропорта в уставный капитал другого акционерного общества проведение конкурса не обязательно», – говорит адвокат юрфирмы Fogward Legal Дарья Овчинникова. В России практически не осталось крупных региональных аэропортов, не входящих в три аэропортовых холдинга («Базэл аэро», «Новпорт», «Аэропорты регионов»). За оставшиеся и даже за более мелкие активы ведется ожесточенная борьба, к которой часто привлекается ФАС. В 2013 г. Ростовская область подобным образом приватизировала акции аэропорта Ростова-на-Дону – внесла их в СП с «Аэропортами регионов», в котором получила миноритарный пакет. ФАС тогда тоже проводила проверку, но нарушений не нашла.

В 2019 г. ФАС, наоборот, признала нарушившим антимонопольное законодательство губернатора Иркутской области Сергея Левченко, областное правительство, холдинг «Новпорт» и структуру «Ростеха». Левченко без конкурса привлек СП «Новпорта» и структуру «Ростеха» к строительству нового терминала в аэропорту Иркутска. Но тогда схема была иной: власти без конкурса сдали частному СП участок в аэропорту под строительство нового терминала. После вмешательства ФАС проект был остановлен. «По

общему правилу заключение договора аренды в отношении участка, принадлежащего области или областной компании, возможно только по итогам конкурса», – объясняет Овчинникова.

«Группа компаний «Базэл аэро» получила запрос ФАС о заинтересованности в строительстве нового аэровокзала в аэропорту Южно-Сахалинска и подтвердила в ответе интерес к развитию аэропорта. По нашему мнению, в подобном проекте должны быть обеспечены конкурентные условия для всех потенциальных инвесторов путем проведения отбора с прозрачными и объективными критериями оценки», – говорит представитель холдинга. Комплексное развитие аэропортов Владивостока и Южно-Сахалинска даст синергетический эффект для всей инфраструктуры Дальнего Востока, добавляет он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/26/837875-fas-zakonnost>

КОММЕРСАНТЬ «ДЕНЬГИ». ПРИЛОЖЕНИЕ; ОЛЬГА МАТВЕЕВА; 2020.27.08; ИНВЕСТИЦИИ В УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ; ESG-ПРИНЦИПЫ СТАНОВЯТСЯ ОСНОВОЙ ФИНАНСОВОГО СЕКТОРА И В РОССИИ

Экологический и финансовый кризисы, усиленные пандемией коронавируса, к середине 2020 года окончательно сформировали новые ориентиры для глобальных финансовых рынков. Первоочередным показателем для инвесторов во всем мире становится уровень социальной, экологической и корпоративной ответственности. Эксперты уверены, что эта тенденция повлечет развитие соответствующих рыночных инструментов, таких как «зеленое финансирование», которое будет преимущественно доступно игрокам с ESG-рейтингом, но для этого предстоит разработать систему оценки и сопоставимости ESG-факторов.

Минэкономразвития в конце июля внесло в правительство проект распоряжения, согласно которому министерство станет координатором по вопросам развития инвестиционной деятельности и привлечения внебюджетных средств в проекты устойчивого (зеленого) развития. Также документ содержит «дорожную карту» по стимулированию зеленого финансирования. Как пояснил заместитель главы Минэкономразвития Илья Торосов, если правительство одобрит предложенные меры поддержки, то ряд проектов устойчивого развития может быть реализован уже к концу 2020 года, а впоследствии их число может измеряться десятками.

Также Минэкономразвития создаст межведомственную рабочую группу по зеленому финансированию, куда войдут представители министерств и банков, которая разработает стандарт инвестиций в проекты устойчивого развития и станет центром компетенций в этой сфере.

Помимо этого, Минэкономразвития совместно с заинтересованными ведомствами подготовит и представит в правительство цели и основные направления устойчивого (в том числе зеленого) развития России, которые будут соответствовать международным таксономиям (классификациям) – ICMA, SBI, IDFC, EU. «Мы рассчитываем, что национальная таксономия и меры поддержки будут основаны на лучшем опыте зарубежных стран с учетом национальных особенностей и отвечать национальным интересам», – сказал господин Торосов.

Такие шаги являются ответом на глобальное изменение подходов к принципам и оценке работы компаний и финансового сектора. Если раньше инвесторы и кредиторы следили в основном за финансовыми показателями предприятий и их репутацией, то сейчас особое внимание уделяется экологическим аспектам, корпоративной культуре, отношению к сотрудникам, а также вопросам прозрачного управления компанией, то есть ESG-факторам (от англ. Environmental, Social, Governance).

Развороту финансовых и промышленных секторов к ESG-принципам способствовало усиление экологической повестки и принятие в 2015 году Парижского соглашения,

согласно которому с 2020 года регулируется снижение компаниями выбросов углекислого газа в атмосферу.

Окончательно оформили этот процесс события первой половины 2020 года, когда и без того сложную конъюнктуру на основных рынках дополнила пандемия COVID-19.

Распространение вируса и связанные с этим ограничения показали, что компании, эффективно управляющие экологическими, социальными и корпоративными рисками, достигают лучших результатов и более финансово устойчивы.

ESG прошлого века

Еще к концу XX века число предприятий, социально ответственно ведущих бизнес, было небольшим. Но в последние десятилетия общество все больше ощущало потребность в экологичной планете, на что оказали влияние и крупные происшествия, такие как разлив нефти в Мексиканском заливе в 2010 году, а также «дизельгейт» – обнаруженное в 2015 году занижение Volkswagen показателей по выбросам автомобилей объема CO₂. Они привели к огромным финансовым убыткам компаний и инвесторов, которые постепенно начали менять тактику выбора цели для вложения средств. Сейчас, считает Илья Торосов, технологии, учитывающие ESG-факторы, могут быть даже более эффективными, чем традиционные. По его мнению, в будущем все большее число компаний будет применять в своем бизнесе технологии ESG, тем самым способствуя повышению эффективности своей деятельности. «Мы рассчитываем, что вопросы воздействия технологий на окружающую среду и человека станут в большей степени приниматься во внимание с пониманием, что риски их игнорирования огромны», – пояснил он.

По данным PwC, в 2018 году 985 институциональных инвесторов из 37 стран исключили из своих портфелей активы с высоким ESG-риском на сумму \$6,24 трлн. Агентство указывает, что объем капитала ответственного инвестирования прирастает на треть каждые два года с 2014 по 2018 год, а к 2019 году около половины от всех управляемых активов в Европе относились к активам ответственного инвестирования.

Но несмотря на то что ESG-факторы стали одними из ключевых показателей для инвесторов, единой методологии присвоения рейтинга компаниям на их основе пока не существует из-за сложности оценки качественных характеристик. Так что остается потребность в дополнительных разъяснениях и рекомендациях касательно конкретных примеров и подходов к анализу ESG.

Азбука устойчивого развития

В рамках тенденции по переходу на ответственное развитие в 2006 году по инициативе ООН для формализации учета нефинансовых показателей были установлены принципы ответственного инвестирования (PRI). С 2006 по 2019 год активы под управлением компаний, принявших PRI, выросли с \$6 трлн до \$86 трлн, а в 2020 году эта цифра превысила \$100 трлн.

Еще одним инструментом устойчивого развития стали ESG bonds, нескольких видов ценных бумаг, основные из которых – зеленые облигации. С их помощью можно привлечь финансирование в экологические проекты. При этом в мировой практике дисконт по таким ценным бумагам варьируется от 0,01% до 5%. На фоне этого объем выпусков зеленых облигаций в мире с 2015 года увеличился более чем в пять раз, а в 2019 году увеличился на \$90 млрд, до \$260 млрд, что является наибольшим абсолютным приростом за время существования облигаций. Наибольшее количество зеленых выпусков приходится на электроэнергетический и строительный секторы – по 30%, около 20% – на транспортный, отмечают эксперты Центра экономического прогнозирования Газпромбанка.

На шаг позади

На российском рынке финансовые ESG-инструменты только начинают развиваться. В Сектор устойчивого развития Московской биржи, созданный в 2019 году, входят выпуски общим объемом 12 млрд руб. Также зелеными были признаны размещенные ранее на

Московской бирже облигации «Ресурсосбережение ХМАО» на 1,1 млрд руб. Помимо этого в мае 2019 года и марте 2020 года РЖД разместила аналогичные бумаги на Ирландской бирже и Швейцарской бирже на €500 млн и 250 млн швейцарских франков соответственно.

Эти и другие компании готовы активно развивать сегмент ESG-финансирования.

В свою очередь РЖД в середине июля направила в правительство пакет мер по стимулированию рынка ответственного инвестирования. Там предложили упростить действующие механизмы субсидирования, ввести налоговые льготы для эмитентов и инвесторов в части процентного дохода по ESG-облигациям, принять пониженный коэффициент нагрузки на капитал банков при финансировании инструментов ответственного инвестирования и др.

Но пока выгоды от размещения ESG-облигаций в России нет из-за отсутствия премии к ним. В феврале 2020 года Минпромторг предложил субсидировать облигации под экологические проекты. Обсуждается возможность компенсации государством купонных выплат по зеленым кредитам и облигациям на 27 млрд руб. на 2019–2024 годы (это около 15–20% ежегодного объема выплат по купонам выпущенных корпоративных облигаций в России). К примеру, при купонной ставке по корпоративным облигациям 8% субсидирование может покрыть до 2% объема купонных выплат корпорациями в год, что на фоне мировой практики выглядит неплохо. С учетом такой инициативы потенциальный объем рынка зеленых облигаций в РФ оценивается в 60–80 млрд руб. в год с учетом, что сейчас российские компании вкладывают в экологические проекты около 3,8 трлн руб. в год (30% всех инвестиций).

По мнению первого вице-президента Газпромбанка Дениса Шулакова, у России большие перспективы в сфере устойчивого развития.

Россия в силу своего уникального географического положения, размеров и природных богатств несет особую миссию для всего мира: если ее природе и экологии станет плохо, то плохо будет всем. В контексте ESG это наше преимущество», – отмечал он.

При этом, по мнению первого зампреда Банка России Сергея Швецова, развитие политики ответственного инвестирования в России должно проходить в государственно-частном партнерстве с учетом международных практик и российских реалий. По его мнению, для компаний развитие ESG и, в частности, выпуск зеленых облигаций выгодны из-за субсидий от государства, а для инвестора – потому что он покупает инструмент по рыночной доходности, без премии эмитенту. Господин Швецов считает, что РФ должна не просто копировать международные принципы в этой сфере, а создавать механизмы и правила экологического зеленого финансирования, которые будут соответствовать их духу, но вместе с тем будут более эффективными.

В целом российское регулирование уже готово к внедрению практик ответственного финансирования, которое повлечет за собой широкий всплеск инвесторской активности. По оценкам экспертов Центра экономического прогнозирования Газпромбанка, наибольший спрос на привлечение средств под экологические проекты проявляет транспортный сектор: 600–800 млрд руб. ежегодно до 2024 года, компании энергетического сектора запланировали проекты на сумму 400–500 млрд руб. в год, химического комплекса – на 100–200 млрд руб. Уже сейчас из 1,2 трлн руб. инвестиций в транспортный сектор половина приходится на проекты, способствующие улучшению влияния деятельности человека на окружающую среду.

«Газпромбанк уже предлагает услуги консультирования в области существующих практик на рынке ответственного финансирования, ESG-рейтингам и предварительной верификации проектов, а также выбору агентств для получения релевантной ESG-оценки», – отметила начальник Центра рейтингового консультирования Газпромбанка Юлия Трофимова.

Новые правила

Очевидно, что бурный рост ответственного инвестирования вынуждает и корпоративные, и финансовые компании как в России, так и в мире следовать общей тенденции. Иначе не соответствующие критериям ответственного ведения бизнеса компании в скором времени рискуют потерять значительную часть инвесторов. Это скажется на ликвидности их ценных бумаг, а привлечение капитала на рынке для них будет затруднено, что, вероятно, увеличит стоимость финансирования. Уже сейчас рейтинговые агентства подтверждают, что в ряде случаев ESG-риски оказывают влияние на оценку кредитоспособности компании. Так, исследования ключевых международных рейтинговых агентств Moody's, Fitch и S&P демонстрируют, что все больше банков осознают важность ESG-рисков и учитывают их в процессе кредитного анализа.

По мнению партнера Vygon Consulting Алексея Жихарева, качественное раскрытие ESG-информации играет важную роль для международных инвесторов уже давно, для листинга ценных бумаг на отдельных площадках такая отчетность – одно из ключевых требований. По его оценке, объем мировых инвестиций, которые ограничены принципами устойчивого развития, уже превышает \$100 трлн. В России данная тема активно набирает обороты ввиду резко возросших глобальных климатических рисков и мер, направленных на борьбу с ними, говорит эксперт. В частности, Евросоюз серьезно обсуждает в рамках «зеленой сделки» внедрение трансграничного углеродного сбора на импорт продукции, что рассматривается как существенный риск для конкурентоспособности российских экспортеров. В ответ на это, отмечает господин Жихарев, Минэкономразвития разработало законопроект, который должен заложить основу углеродного регулирования и соответствующих требований к отчетности российских предприятий. При этом без формирования в России инструментов, предоставляющих бизнесу возможность управлять своим углеродным следом, таких как торговля квотами или единицами сокращения выбросов, данная система регулирования будет неполноценной и не позволит эффективно интегрироваться в глобальные системы управления выбросами.

<https://www.kommersant.ru/doc/4442383>

РОССИЯ 24; 2020.26.08; ЖИЛЬЕ, ДОРОГИ, ВЫПОЛНЕНИЕ НАЦПРОЕКТОВ: ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ МАРАТА ХУСНУЛЛИНА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Строительство и ввод жилья в этом году сократится на 5 процентов, но в будущем году правительство планирует выйти на докризисный уровень. **Вице-премьер Марат Хуснуллин** после совещания с президентом рассказал «России 24», за счет чего планируется преодолеть спад в строительной отрасли и как удастся в нынешних условиях даже перевыполнить планы по нацпроектам.

<https://www.vesti.ru/video/2216850>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ЯНА ЩЕРБАТАЯ; 2020.26.08; ГЛАВНАЯ ДОРОГА КРЫМА – ТРАССА «ТАВРИДА» – ГОТОВИТСЯ К ОТКРЫТИЮ. ВЕСТИ В 20:00

Дорога к морю из любой точки страны все доступнее и комфортнее. Курорты Крыма в этом году – одно из самых востребованных направлений в разгар отпускного сезона. Только за месяц гости полуострова приобрели более 10 тысяч единых билетов. По Крымскому мосту ежедневно проезжают десятки тысяч автомобилей. Еще быстрее они поедут по новой современной трассе «Таврида», которая уже готова к открытию.

<https://www.vesti.ru/video/2216816>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АННА ЩЕРБАКОВА; 2020.26.08; В ПОДМОСКОВНОМ ДЕДОВСКЕ ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ДОЛГОЖДАННОМУ ПУТЕПРОВОДУ. ВЕСТИ В 20:00

В подмосковном Дедовске на три месяца раньше срока открылось движение по путепроводу. О строительстве развязки губернатора области просили сами местные жители. Старый переезд через железную дорогу создавал глухие пробки, в которых водители простаивали часами. Сколько времени теперь уходит на этот маршрут?

<https://www.vesti.ru/video/2216840>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; РОМАН ДЯЧУК; 2020.26.08; СМЕРТЬ ПОД СТУК КОЛЕС: ЛЮБИТЕЛИ ОСЕДЛАТЬ ПОЕЗДА СОРЕВНУЮТСЯ В БЕЗУМИИ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ

Навстречу ветру и смерти: так называемые зацеперы соревнуются в опасных выходках на крышах вагонов, рискуя собственной шеей ради удачного кадра. Чем заканчивается такая погоня за лайками, и почему не удастся найти управу на малолетних укротителей электричек?

<https://www.vesti.ru/video/2216789>

ОТР; 2020.26.08; РАБОЧИЙ ДЕНЬ ВОДИТЕЛЯ – НЕ БОЛЕЕ 9 ЧАСОВ!

Гости: Сергей Храпач, председатель наблюдательного совета Ассоциации «Межрегионавтотранс»; Кирилл Янков, член общественного совета при Минтрансе России

Автотранспорт бьет тревогу! Себестоимость перевозок может вырасти аж на 40%. А всему виной приказ Минтранса, который может вступить в силу 1-го января 2021 года. Документ разъясняет новые правила режима охраны и труда.

Согласно приказу, водитель в сутки сможет проводить за рулем не более девяти часов, в неделю – не более 56 часов, в течение двух недель подряд – 90 часов. Также по новым правилам нужно будет делать 45-минутный перерыв после 4,5 часов вождения. Приведут ли новые требования к росту цен на товары? Выясняем, что думают об инициативе наши зрители и эксперты.

<https://otr-online.ru/programmy/segodnya-v-rossii/rabochiy-den-voditelya-ne-bolee-9-chasov-45284.html>

ТАСС; 2020.26.08; АКТИВНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЛАТНОЙ ТРАССЫ МОСКВА – КАЗАНЬ НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ

Активное строительство новой платной трассы Москва – Казань начнется в 2021 году, ускорить работы по проекту удалось благодаря принятию «транспортного закона». Об этом заявил вице-премьер Марат Хуснуллин на совещании, которое провел президент РФ Владимир Путин с членами правительства.

«Этот закон положительно воспринят отраслью. Подробное его действие можно рассмотреть на простом примере – это строительство международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай, дороги участка Москва – Нижний Новгород – Казань. Вот если бы мы подошли к этому проекту по старым нормативам, мы только лишь в конце 2022 года приступили бы к строительству и в конце 2026 года его бы сдали. Сегодня благодаря принятию этого закона мы уже в этом году приступим к подготовительным работам, в следующем активно начнем стройку, в 2024 году этот мегапроект крупнейший – 800 км участок – сдадим», – сказал он.

Ранее премьер-министр РФ Михаил Мишустин поставил задачу построить трассу Москва – Казань в 2024 году вместо ранее запланированного 2027 года. Общий объем

финансирования проекта превышает 650 млрд рублей. Проект трассы М-12 включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и является частью создаваемого коридора Европа – Западный Китай.

<https://tass.ru/ekonomika/9297137>

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.26.08; ХУСНУЛЛИН ПООБЕЩАЛ ПЕРЕВЫПОЛНИТЬ ПЛАН НАЦПРОЕКТА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ

План нацпроекта по строительству дорог на 2020 год будет перевыполнен, заявил на совещании с президентом России Владимиром Путиным вице-премьер Марат Хуснуллин.

«Физическое и кассовое выполнение плана проекта «Безопасные и качественные дороги», а также выполнение комплексного плана модернизации инфраструктуры опережают показатели 2019 года. Идет огромная приемка, «физика» выполнена на 70 с лишним процентов, у меня нет никаких сомнений, что планы мы перевыполним», – сказал он.

Вице-премьер подчеркнул, что сейчас законтрактованность работ по нацпроекту составляет 99%. «Укладка асфальта у нас на 15% выше, чем в том году, а кассовое исполнение у нас на 43% лучше, чем в прошлом году, то есть деньги дошли до регионов», – добавил вице-премьер.

<https://realty.ria.ru/20200826/dorogi-1576350431.html>

ТАСС; 2020.26.08; РЖД ПОСЛЕ ВЫРУБКИ ЛЕСОВ ДЛЯ БАМА И ТРАНССИБА ЗАНОВО ВЫСАДЯТ ДЕРЕВЬЯ В ЗОНАХ ЛЕСНЫХ ПОЖАРОВ

«Российские железные дороги» (РЖД) после необходимой для модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей вырубки лесов в районе Байкала рассматривают вариант высадки лесных массивов в зонах, которые ранее пострадали от лесных пожаров. Об этом журналистам сообщил заместитель гендиректора – главный инженер компании Сергей Кобзев.

«По тем объектам, где завершены проектные работы – это 18 объектов, они прошли главную государственную экологическую экспертизу, более 23 тысяч деревьев [вырубаются]. Там ценных пород нет. На их замену будет высажено [деревьев из расчета] один к трем – около 70 тысяч. И по этим же объектам дополнительно мы еще высаживаем порядка 42 тысяч [деревьев]», – сказал он.

«У нас сейчас с Иркутской областью дополнительный план мероприятий порядка 1 миллиарда рублей. Это наши затраты, связанные с организацией инфраструктуры мониторинга», – отметил топ-менеджер РЖД.

Байкал в прямом эфире

Кобзев пояснил, что к такой инфраструктуре относятся мобильные и стационарные лаборатории, видеонаблюдение, наблюдение беспилотными средствами, обработка данных.

«Мы обсуждали с Минприроды, чтобы эту часть (видеонаблюдение – прим. ТАСС) сделать доступной для населения. То есть все видеть должны: мы, население, органы надзора и государственные регулирующие органы, в том числе Минприроды», – подчеркнул топ-менеджер холдинга.

Кроме того, РЖД приняли решение устанавливать везде в центральной зоне Байкала очистные сооружения, даже если речь идет о туалете, установленном на время стройки. По словам Кобзева, компания также учтет, в каких местах туристические маршруты в регионе пересекают железную дорогу. Планируется с участием правительства Иркутской

области обеспечить там возможность сбора и утилизации бытового мусора, который оставляют после себя туристы.

Омуль, сиг и нерпа

Часть мероприятий в регионе будет связана с сохранением флоры Байкала. РЖД будут проводить компенсационные мероприятия по искусственному воспроизводству водных биоресурсов, запускать мальков рыб во впадающие в озеро Байкал реки Селенга и Белая.

«Будем [запускать мальков]. Мы договорились с Бурятией и с научно-исследовательскими институтами, где будем оказывать финансовую поддержку научным учреждениям на исследования байкальской нерпы и различных видов рыб», – сообщил Кобзев.

<https://tass.ru/obschestvo/9294939>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; СВЕТЛАНА РЕПИНА; 2020.26.08; АНДРЕЙ ВОРОБЬЕВ: «ПРЕЗИДЕНТСКИМ ПРОЕКТ ПОЗВОЛИЛ НАМ ПОСТРОИТЬ УДОБНЫЙ ПУТЕПРОВОД»; НОВЫЙ ПУТЕПРОВОД, ОТКРЫТЫЙ 26 АВГУСТА В ДЕДОВСКЕ, СОЕДИНИЛ ГОРОДСКИЕ РАЙОНЫ, ДО ТОГО РАЗДЕЛЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ

Еще недавно, чтобы проехать из одной части Дедовска в другую, надо было постоять на переезде. Это отнимало немало времени и нервов.

На одной из встреч с губернатором жители города попросили его о насущном: строительстве путепровода над железнодорожными путями Рижского направления. Андрей Воробьев пообещал: путепровод будет! В ноябре 2018 года строители приступили к работе, и вот в среду на долгожданном объекте запущено движение. Протяженность нового участка дороги – более двух километров, длина самого путепровода – 130 метров. Он разгрузит движение на прилегающих улицах, сэкономяв автомобилистам до полутора часов. Тех самых, которые они раньше проводили в пробках.

– Я помню, как в 2016 году к нам приезжал губернатор Андрей Юрьевич Воробьев. Мы рассказали ему о нашей дорожной проблеме. Встреча была душевная, продуктивная, – говорит местный житель Владислав Бутаков. – И сегодня мы видим ее результат: открытие путепровода. Сами видите, как жители нашего города проезжают, сигналият, благодарят. Я тоже автомобилист, и раньше мне приходилось по 20-30 минут стоять в пробках. Для меня как для тренера было неприятно, когда дети из-за постоянных пробок опаздывали на тренировки, не приезжали вовремя. Сейчас, я надеюсь, такого не будет.

Новый путепровод должен обеспечить бесперебойное и безопасное транспортное сообщение между двумя частями города. Уже ничто не мешает быстрому проезду экстренных служб. Ликвидация ж/д переезда также обеспечит безопасное движение поездов на Рижском направлении.

– Четыре года назад жители Дедовска обратились с просьбой решить давнюю проблему пробок на железнодорожном переезде, сказал губернатор Подмосковья Андрей Воробьев.

– Проехать из одной части города в другую было делом долгим, утомительным и небезопасным. Но теперь все это в прошлом. Президентский **проект «Безопасные и качественные дороги»** позволил нам построить здесь удобный путепровод. Работы не останавливались даже во время пандемии, поэтому удалось открыть движение раньше обещанного срока. Хочу поблагодарить всех, кто добросовестно трудился на этом объекте.

По подсчетам Минтранса, с появлением нового объекта транспортной инфраструктуры жители Дедовска будут экономить в пути от 30 минут до 1,5 часа ежедневно. В частности, из центра Дедовска до Волоколамского шоссе можно будет добраться за 5 минут.

По словам министра транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексея Гержика, строителям удалось завершить работу в рекордные сроки. Пуск был намечен на ноябрь, но губернатор поручил обеспечить ввод объекта к началу учебного года, и это удалось сделать.

– Для удобства передвижения с сегодняшнего дня мы меняем схему маршрутов 498-го и 173-го автобусов: они будут идти по этому путепроводу. На Гражданской улице около домов №2 и №4 устанавливаем две остановки, – отметил Гержик. – В целом хочется сказать, что мы завершили строительство большого и очень важного объекта. Мы соединили две части города, мы сократили время в пути – кому на 30 минут, кому даже на полтора часа. Сейчас ликвидируем, после пуска путепровода, железнодорожный одноуровневый переезд. Это будет безопасно.

Новый дорожный объект оборудован шумозащитными экранами, наружным освещением, ливневой канализацией, пешеходными тротуарами. Озеленение и благоустройство еще будут продолжаться.

– Раньше мы стояли на переезде около часа, – рассказывает местная жительница Юлия Ольхова. – А теперь будем пользоваться этой развязкой: надеюсь, она разгрузит наш город, и он перестанет быть в замкнутом кольце, особенно в час пик. Дорога домой и обратно станет намного быстрее, приятней и комфортней.

УЛЬЯНОВСКАЯ ПРАВДА; 2020.26.08; МОРОЗОВ ОТЧИТАЛСЯ ПУТИНУ О СТРОЙКАХ И ДОРОГАХ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Кроме состояния дел в строительной отрасли губернатор Ульяновской области доложил **президенту РФ** о том, что регион находится в плановом графике выполнения национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Основные моменты доклада Сергей Морозов также продублировал в соцсетях.

– К 1 сентября будут завершены 95% мероприятий, запланированных в 2020 году. По итогам дорожного сезона мы достигнем все предусмотренные проектом показатели. По итогам реализации запланированных на 2020 год мероприятий доля областных дорог, соответствующих нормативам, достигнет 46%, а в границах Ульяновской агломерации 71,7 %.

Введённый благодаря федеральной поддержке Президентский мост через Волгу дал старт формированию федерального транспортного коридора Ульяновск – Димитровград – Самара. При поддержке **Министра транспорта РФ Евгения Дитриха** решился многолетний вопрос о передаче этой автомобильной дороги в федеральную собственность. Переход на федеральные нормативы содержания и ремонта существенно повысили уровень безопасности дорожного движения и увеличили пропускную способность дороги.

Отдельно хочу отметить, что сейчас совместно с **Минтрансом** мы пытаемся решить проблему вывода транзитного большегрузного транспорта из города Димитровграда путём строительства объездной дороги.

Такую же идеологию – создание качественных транспортных коридоров мы намерены применять и в областном центре. В рамках **нацпроекта #БКАД** мы запускаем программу «Мосты города» и намерены поэтапно построить не менее шести мостов в Ульяновске. Это позволит соединить новые микрорайоны, создавать новые площадки для строительства жилья, сформировать красивые рекреационные и парковые зоны. Здесь мы надеемся на федеральную поддержку по решению вопроса, который касается расчистки русла реки Свияги.

Кроме того, благодаря дополнительной федеральной финансовой поддержке регион получил 940 млн рублей на дорожную отрасль. Это позволило ускорить работы по строительству левобережной развязки Президентского моста. Благодаря чему объект будет введен в эксплуатацию в 2021 году с опережением графика. Почти для 200 тысяч жителей региона улучшится качество жизни.

Еще один результат – это обновление пассажирского транспорта. В этом году нам удалось обновить парк трамваев. Одновременно по аналогии с федеральной программой из

областного бюджета мы оказываем поддержку перевозчикам, которая помогает приобретать автобусы среднего класса на газомоторном топливе. Половину затрат по обслуживанию договоров лизинга регион принимает на себя. Таким образом только в 2020 году будет обновлено не менее 100 единиц подвижного состава.

Благодаря комплексу мероприятий смертность на автодорогах региона снизилась на 28%. И это самый важный показатель эффективности национального проекта.

<https://ulpravda.ru/rubrics/gov/morozov-otchitalsia-putinu-o-stroikakh-i-dorogakh-v-ulianovskoi-oblasti>

ТАСС; 2020.26.08; В УЛЬЯНОВСКЕ ДО КОНЦА 2030 ГОДА ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ШЕСТЬ НОВЫХ МОСТОВ

Ульяновские власти построят шесть новых мостов в областном центре до конца 2030 года. Об этом в среду доложил президенту России Владимиру Путину губернатор региона Сергей Морозов на совещании с членами правительства РФ, которое прошло в режиме видео-конференцсвязи.

«В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» мы запускаем программу «Мосты города» и намерены построить буквально до 2024 года четыре моста, до 2030 года – еще два, то есть не менее шести мостов в самом городе Ульяновске. А это позволит соединить нам новые микрорайоны, создать новые площадки для строительства жилья, сформировать красивые рекреационные и парковые зоны», – сказал Морозов.

Губернатор также заявил о проблеме, которую власти региона не смогут решить своими силами. «Это расчистка русла реки Свияги. И здесь нам нужна будет помощь, которую мы, надеюсь, получим от нашего правительства», – пояснил он.

Морозов также поблагодарил президента за дополнение национального проекта направлением «Мосты и путепроводы». «Очень правильно, Владимир Владимирович, что вы приняли решение дополнить национальный проект пятым федеральным проектом «Мосты и путепроводы». Очень важно, спасибо вам огромное», – отметил он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9297367>

ТАСС; 2020.26.08; ПАРК ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОБНОВЛЕН НА 100%

Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» позволил полностью обновить в Ульяновской области парк специализированной дорожной техники. Об этом в среду сообщил президенту России Владимиру Путину губернатор региона Сергей Морозов на совещании с членами правительства, которое прошло в режиме видеоконференции.

«Благодаря национальному проекту на 100% мы обновили парк специализированной дорожной техники», – сказал он.

По словам Морозова, в дорожном строительстве регион применяет только современные технологии. «Поэтому я с уверенностью могу сказать, что дорожники могут увеличить объемы производства дорожных работ как минимум на 40%», – заявил он.

Губернатор уточнил, что по итогам реализации запланированных на 2020 год мероприятий доля областных дорог, соответствующих нормативам, достигнет 46%. «А в границах ульяновской агломерации – 71,7%», – добавил он.

<https://tass.ru/v-strane/9299033>

ТАСС; 2020.26.08; ЧИСЛО СТАНЦИЙ ТЕХОСМОТРА АВТОБУСОВ В ДАГЕСТАНЕ УВЕЛИЧАТ ДО КОНЦА ГОДА

Глава Дагестана Владимир Васильев поручил увеличить в республике число станций технического осмотра автобусов до конца 2020 года. В настоящее время их количество вдвое меньше требуемого, сообщили в среду журналистам в **пресс-службе** администрации главы и правительства Дагестана.

«В республике сегодня вместо 90 только 44 станции технического осмотра автобусов. В этой связи глава Республики Дагестан поручил в ближайшее время проработать вопросы создания либо филиалов, либо непосредственно станций технического осмотра, которые позволят проверить все автобусы, требующие этого, до конца этого года», – говорится в сообщении по итогам совещания по снижению смертности на дорогах республики.

По информации МВД Дагестана, с начала года в республике произошло 898 ДТП, в которых погибли 189 человек и были ранены 1 210. В течение года специалисты **Ространнадзора** по СКФО вместе с сотрудниками ГИБДД проводили в республике рейды по проверке правил перевозки людей межрегиональным пассажирским транспортом.

«Было проверено 646 автобусов, составлено 211 административных материалов. Работа в этом направлении будет усилена. В целом количество ДТП с участием автобусов, осуществляющих перевозку между субъектами, в этом году снизилось на 200-250% по сравнению с прошлым годом», – приводятся в сообщении слова **заместителя начальника окружного Ространнадзора Муртазали Муртазалиева**.

В ночь на среду в Калмыкии произошло ДТП с участием автобуса сообщением Махачкала – Москва. Пассажирский транспорт столкнулся с автомобилем «Камаз», в результате погибли три жителя Дагестана, еще пятеро пострадали, всего в салоне находились 45 человек. Ранее в МЧС уточнили, что четверо пострадавших получили легкие травмы, еще один – травмы средней степени тяжести.

<https://tass.ru/v-strane/9297089>

ТАСС; 2020.26.08; ИНГУШЕТИЯ ВХОДИТ В ТРОЙКУ ЛИДЕРОВ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ»

Ингушетия находится в тройке лидеров по реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»**, в связи с этим региону могут выделить средства, рассчитанные на следующие годы. Об этом по итогам встречи **зампреда правительства РФ Марата Хуснуллина** с главой Ингушетии Махмудом-Али Калиматовым, сообщает в среду **пресс-служба вице-преьера**.

«На сегодняшний день регион находится в тройке лидеров по реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», если вы подготовите проектно-сметную документацию, то мы будем готовы рассматривать вопрос передвижки средств с будущих годов» – передает **пресс-служба** слова **Хуснуллина**.

Как сообщается, глава Ингушетии подтвердил, что регион готов строить дороги ускоренными темпами. При обсуждении реализации проекта «Чистая вода» **Марат Хуснуллин** отметил, что также готов рассмотреть возможность распределения средств со следующих годов при наличии проектно-сметной документации и подчеркнул, что республике необходимо уделять повышенное внимание темпам ввода жилья.

Как сообщали ранее ТАСС в **пресс-службе** госучреждения «Ингушавтодор», в регионе два года подряд реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** завершают с опережением сроков.

Нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» охватывает 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ. К 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти доля автодорог регионального значения в нормативном состоянии с

43,1% до 50,9%, должна быть ликвидирована половина мест концентрации ДТП, вдвое – до 85% – увеличена доля протяженности дорог городских агломераций в нормативном состоянии, на 10% снижена доля федеральных и региональных трасс, работающих в режиме перегрузки. Финансирование **нацпроекта** регионами за шесть лет превысит 4,139 трлн рублей, из федерального бюджета будет выделено 440,9 млрд рублей.

<https://tass.ru/v-strane/9292737>

ПРАЙМ; 2020.26.08; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИЛ ЕДИНУЮ ИТ-СИСТЕМУ ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ НА МОРСКИХ ГРАНИЦАХ

Минтранс РФ предложил внести изменения в схему организации пропуска через морские погранпереходы, ведомство считает, что для ускорения оформления документов на границе необходимо использовать программную систему «Портал «Морской порт», следует из документа, размещенного в среду на портале проектов нормативно-правовых актов.

Как отмечается в сводном отчете к документу, в январе 2018 года вступил в силу Таможенный кодекс Евразийского экономического союза, в целях реализации которого российским правительством приняты новые нормативные правовые акты о контроле в морских **пунктах пропуска**, однако в текущей версии Типовой схемы организации пропуска через госграницу РФ отсутствует пункт об использовании специальных систем электронного документооборота.

«В настоящее время в **пунктах пропуска** в морских портах... государственные контрольные органы используют свои программные средства, что при пропуске через государственную границу РФ... значительно увеличивает время, необходимое для их оформления», – также говорится в сводном отчете к документу **Минтранса**.

Отраслевое ведомство в связи с этим предлагает нормативно закрепить в Типовой схеме работу по системе «Портал «Морской порт», разработанной Федеральной таможенной службой (ФТС) России, поскольку на практике она уже используется. То есть, согласно изменениям, которые предлагается внести в эту схему, необходимо утвердить положения межведомственного взаимодействия с использованием комплекса именно этих программных средств.

Поясняется, что комплекс предназначен для документального оформления транспортных средств и грузов, перемещаемых водными судами через границу Таможенного союза, на основе электронного документооборота. Система позволяет взаимодействовать перевозчикам, портовым службам, таможенным и другим госорганам РФ по технологии «Единое окно».

Документ находится в стадии проведения публичных обсуждений, которые продлятся до середины сентября.

ГУДОК; 2020.26.08; СООТВЕТСТВИЕ СТАНДАРТАМ

Российский университет транспорта получил статус специализированного центра компетенций WorldSkills Russia национального уровня по компетенции «Экспедирование грузов», сообщает Центр по связям с общественностью **РУТ (МИИТ)**.

Специализированный центр компетенций – это тренировочный центр для подготовки участников чемпионатов WorldSkills Russia и проведения соревнований и мероприятий по стандартам WorldSkills. Для получения соответствующего статуса образовательная организация должна иметь материально-техническую базу, полностью соответствующую требованиям инфраструктурного листа национального чемпионата; сертифицированного эксперта в штате и участников – победителей национальных чемпионатов WorldSkills, а также выполнять требования регламентирующих документов союза при проведении чемпионатов. Аккредитационная комиссия союза «Молодые профессионалы

(Ворлдскиллс Россия)», которая в августе провела проверку вуза, подтвердила, что РУТ (МИИТ) отвечает этим условиям. Таким образом, университет стал местом формирования методического и педагогического опыта по реализации образовательных программ с учетом стандартов WorldSkills. Сегодня в России аккредитовано 60 специализированных центров компетенций национального уровня и 112 – регионального. **Российский университет транспорта** стал первым национальным центром по компетенции «Экспедирование грузов».

ГУДОК; 2020.26.08; УЧАСТНИКИ ОНЛАЙН-ЛАГЕРЯ РУТ ПРЕДЛОЖИЛИ НОВЫЙ ФУНКЦИОНАЛ ДЛЯ ПРИЛОЖЕНИЯ «РЖД ПАССАЖИРАМ»

Новый функционал для приложения «РЖД Пассажирам» стал лучшим проектом, разработанным участниками завершившейся смены онлайн-лагеря **Российского университета транспорта** (РУТ, МИИТ). Об этом говорится в сообщении **пресс-службы** вуза.

Учащиеся разрабатывали проекты совместно с экспертами и вожатыми лагеря. В результате было представлено более 15 готовых решений, которые прошли несколько отборочных этапов.

По итогам конкурса первое место среди инициатив учащихся занял проект «РЖД Пассажирам V2.0», разработанный в целях повышения комфорта и безопасности всех, кто путешествует на поездах.

Второе место занял проект «Социализация в интернете», представляющий собой многоступенчатую систему, направленную на обучение и преодоление страха общения в социальных сетях.

Третье место поделили между собой три проекта. Авторы инициативы «Easy Study» разработали функционал приложения для дистанционного обучения, которое совмещает в себе электронный журнал, библиотеку, электронный дневник и уроки в режиме онлайн.

Проект «Онлайн-тренажер» направлен на отработку навыков станционного диспетчера. Команда предложила проект многофункциональной RTS игры, которая сможет расширить возможности обучения профильных специалистов в режиме онлайн.

Авторы инициативы «Интерактивно-образовательный сайт для обучения учителей пожилого возраста» считают, что у большого количества преподавателей старше 55 лет возможности проводить занятия в дистанционном формате ограничены из-за нехватки опыта работы с компьютерным оборудованием. Для решения этой проблемы они предложили и детально проработали функционал обучающего сайта для освоения азов работы с программами ZOOM и Discord.

Как сообщал Gudok.ru, в августе РУТ и Национальный центр промышленного дизайна и инноваций «2050.ЛАБ» подписали соглашение о сотрудничестве в области промышленного дизайна. Специалисты студии будут проводить семинары, лекции и мастер-классы для учащихся создаваемого в университете технопарка.

<https://gudok.ru/news/?ID=1532783>

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.26.08; СТАЛА ИЗВЕСТНА ДАТА НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В РОСТОВЕ

Глава донского минтранса **Андрей Иванов** рассказал подробности о так называемом легком метро. Названы сроки строительства.

Легкое метро или создание сети скоростного трамвая в Ростове-на-Дону начнут строить в начале 2023 года, об этом сегодня на заседании регионального правительства заявил Андрей Иванов.

«До 2022 года нам поручено обеспечить разработку обоснования инвестиций проведения технологического ценового аудита строительства линий рельсового пассажирского

транспорта в Ростове, так называемого легкого метро. А до 2023 года – обеспечить проектирование строительства», – прокомментировал он.

По словам Иванова, строительство начнется в первой половине 2023 года. Отмечается, что реализация проекта поможет улучшить транспортную ситуацию в регионе, свяжет разные районы.

Метро обойдется 20 миллиардов рублей, часть на обоснование проекта будет направлена из регионального бюджета, строительство – за счет инвестора. Ранее ВЭБ выражал готовность им стать.

<https://fedpress.ru/news/61/finance/2565616>

ПРАЙМ; 2020.26.08; МИШУСТИН УТВЕРДИЛ СУБСИДИРОВАНИЕ ЛЬГОТНЫХ ТАРИФОВ РЖД НА ТРАНЗИТ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ

Председатель правительства РФ Михаил Мишустин подписал постановление по субсидированию из госбюджета льготных тарифов РЖД на транзитные перевозки через Россию грузов в контейнерах, следует из сообщения и документов на сайте кабмина.

Речь идет об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета РЖД на возмещение недополученных доходов, возникающих из-за установления льготных тарифов на транзит по территории РФ железнодорожным транспортом грузов в контейнерах.

«Контейнерные транзитные перевозки по железнодорожным путям через территорию России станут дешевле благодаря льготным тарифам. Постановление об этом подписал председатель правительства **Михаил Мишустин**. Снизить тарифы помогут субсидии для перевозчиков. Размер компенсации составит от 25 тысяч до 77 тысяч рублей за грузовой контейнер в зависимости от его типа и направления транзита», – говорится в сообщении кабмина в среду.

Поясняется, что это позволит предложить зарубежным клиентам конкурентную цену. «При этом временные затраты на доставку грузов из Азии в Европу и в обратном направлении по сравнению с трансокеанскими перевозками уменьшатся. Новая мера касается транзитных маршрутов, соединяющих припортовые станции Тихоокеанского бассейна с Балтийским и Черным морями, а также с пунктами пропуска на границе с Финляндией, республикой Беларусь, Польшей и Азербайджаном», – добавляется в сообщении.

Решение по субсидированию повысит спрос на услуги по транзиту грузов и окажет позитивное влияние на смежные отрасли экономики, резюмирует кабмин. Ожидается, что благодаря льготному тарифу в 2020 году число перевезенных контейнеров достигнет 7,5 тысячи TEU.

Министр транспорта России Евгений Дитрих на совещании у президента **Владимира Путина** в мае говорил об идее субсидирования выравнивания тарифов на транзитные контейнерные перевозки. **Путин** предлагал добавить в общенациональный план меры по стимулированию транзитных контейнерных перевозок. Позднее **президент России** поручил в 2020 году выделить до 1 миллиарда рублей на субсидии транзита контейнеров через РФ.

ПРАЙМ; 2020.26.08; ГЛАВА РЖД РАССКАЗАЛ, КАК ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЗАЩИЩАЮТ ПассажиРОВ ОТ COVID

РЖД на фоне ситуации с коронавирусом обрабатывают дезинфицирующими средствами поезда и вокзалы, чтобы пассажиры чувствовали себя безопасно, сообщил в интервью РИА Новости **генеральный директор компании Олег Белозеров**.

«Безопасность и комфорт пассажиров для нас всегда в приоритете. На вокзалах регулярно проветриваются и обрабатываются дезинфицирующими средствами все помещения. В

поездах дезинфекция проводится в депо перед рейсом, а в пути – до четырех раз в сутки. Дезинфицируются все контактные поверхности: ручки и поручни в вагонах, столики, стены», – рассказал Белозеров.

Он отметил, что **РЖД** в разы ужесточили все процедуры, которые находятся в зоне ответственности компании.

«Весь наш фронт-лайн персонал обеспечивается масками, перчатками и антисептиками, регулярно проводится термометрия. Также мы просим и пассажиров на основании рекомендаций Роспотребнадзора соблюдать масочный режим», – добавил глава **РЖД**.

Если у кого-то с собой не оказалось маски, то ее всегда можно приобрести в поездах и на вокзалах, напомнил он.

<https://lprime.ru/transport/20200827/831957800.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.26.08; В РЖД ИЗУЧАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДО МАГАДАНА

РЖД до 2035 года рассматривают возможность строительства железной дороги до Магадана, это позволит раскрыться территории с огромными залежами полезных ископаемых, сообщил в интервью РИА Новости **генеральный директор компании Олег Белозеров**.

Железная дорога в настоящее время доходит до станции Нижний Бестях в Якутии. Железной дороги до Магадана нет.

«Сегодня мы смотрим до 2035 года. В этом временном горизонте – мы, например, хотели бы доехать железной дорогой в Магадан. Рассмотреть этот вопрос. Это же не железная дорога из точки «А» в точку «Б». Мы хотели бы, чтобы она дала возможность раскрыться территории с огромными залежами полезных ископаемых», – сказал глава **РЖД**.

Сколько будет строить железнодорожная ветка до Магадана, Белозеров не назвал, отметив, что это требует подсчетов.

«Как раз сейчас, работая над ДПР до 2030 года, все эти цифры для себя выверяем. Хотим, чтобы документ был серьезный, и планируем дополнительно провести исследования по общим техническим решениям. И это не просто «мы хотим что-то построить», мы идем от потребностей грузоотправителей и планов развития территорий с месторождениями. Грузоотправители анонсируют: здесь у нас кластер, который мы готовы были бы развить. Государство говорит: здесь готовы к лицензионным торгам, там большой объем разведывательных месторождений, сюда можно было бы войти. Только в таком случае мы будем реализовывать проект», – пояснил глава **РЖД**.

<https://ria.ru/20200827/stroitelstvo-1576362160.html>

ТАСС; 2020.26.08; РЖД РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАКУПКИ ЭЛЕКТРИЧЕК НА ВОДОРОДЕ

«**Российские железные дороги**» (**РЖД**) рассматривают возможность закупки пригородного подвижного состава на водородном топливе вместо дизельных рельсовых автобусов. Об этом журналистам сообщил **заместитель гендиректора – главный инженер компании Сергей Кобзев**.

«Мы почти массово будем переходить на газовые виды топлива, уходить от дизельного топлива, уходить от нефтепродуктов. Это для нас большой революционный шаг, связанный с огромными изменениями в локомотивах. Мы надеемся, что после 2025 года в пригородном движении будут применяться водородные поезда. Это экологически чистый вид топлива», – сказал он.

Кобзев добавил, что сейчас необходимо разработать опытный образец локомотива на водородном топливе, и для этого заключены все соглашения. Планируется, что он будет

готов в декабре 2021 – январе 2022. Затем последует стадия испытаний и апробации. «И потом уже серийное производство», – заключил замглавы РЖД.

В качестве потенциальных производителей локомотивов Кобзев назвал «Трансмашхолдинг» и «Синару».

Экологическая стратегия

РЖД, по словам Кобзева, с 2025 года планируют приобретать локомотивы на газовом топливе и к 2030 году заместить порядка 25% дизельных локомотивов. Таким образом, удастся снизить влияние железнодорожного транспорта на экологию – если сейчас на его долю приходится 1% от всех вредных воздействий, то к 2030 году этот показатель должен составить 0,7%. При этом компании уже удалось уменьшить углеродное воздействие на 46%.

В ноябре 2020 года планируется актуализировать экологическую стратегию РЖД и обновить цели.

<https://tass.ru/ekonomika/9294933>

ВЕСТИ; 2020.26.08; ФАС ОБЕЩАЕТ УЛУЧШИТЬ СИТУАЦИЮ СО СНАБЖЕНИЕМ ТОПЛИВОМ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России совместно с РЖД готовят проект распоряжения правительства о субсидировании поставок топлива на Дальний Восток, механизм позволит улучшить ситуацию со снабжением региона. Об этом сообщил **заместитель руководителя ФАС, статс-секретарь Андрей Цариковский** в интервью ТАСС. «Мы сейчас с Минэнерго, Минфином и РЖД прорабатываем проект постановления правительства о компенсации тарифа при транспортировке нефти на Дальний Восток. Это должно улучшить ситуацию [со снабжением региона топливом]», – сказал он. По словам Цариковского, Дальний Восток и Крым – традиционные «болезненные места» в плане стабильного топливного обеспечения. «Но снабжение полуострова сейчас стабилизируется, поскольку теперь есть железнодорожное сообщение. А вот на Дальнем Востоке ситуация сложна чисто географически, там заводов мало, а вести туда дорого. Поэтому возникают трудности со снабжением региона», – пояснил он. В начале этого года **вице-премьер Юрий Борисов** одобрил идею субсидирования грузотправителям поставок моторного топлива на Дальний Восток в размере 4 тыс. руб. на тонну. Сейчас работает надбавка к демпферу, которая компенсирует НПЗ, поставляющим моторное топливо на Дальний Восток, в 2 тыс. руб. в расчете на тонну автомобильного бензина и дизельного топлива. По оценке Минфина, эта мера может обойтись бюджету дополнительно в 6-8 млрд рублей в год.

<https://www.vesti.ru/article/2449336>

ТАСС; 2020.27.08; РОСМОРРЕЧФЛОТ И ВЛАСТИ КАМЧАТКИ ОЧИСТЯТ ВОДНУЮ АКВАТОРИЮ РЕГИОНА ОТ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ

Временно исполняющий обязанности губернатора Камчатского края Владимир Солодов договорился с **руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Александром Пошиваевым** о совместной работе по подъему затонувших судов со дна акватории морского порта Петропавловска-Камчатского в Авачинской губе. Об этом в четверг сообщается в релизе правительства региона.

По предварительной информации, в акватории морского порта Петропавловска-Камчатского в Авачинской губе находятся 84 затонувших судна. Они представляют большую проблему для Камчатского края, так как являются препятствием для дальнейшего развития морского транспорта.

«Все суда поднять одновременно невозможно. По согласованию с правительством Камчатского края будет разработан план приоритетов, составлен список судов, которые следует поднять в первую очередь. Если соответствующее поручение нам будет дано в ближайшее время, то после соблюдения необходимых документальных формальностей через 8-12 месяцев мы сможем непосредственно приступить к этой работе. То есть сам план действий понятен, измерим по времени, положительную перспективу мы видим», – приводятся в сообщении слова руководителя **Росморречфлота**.

Правительство региона готово оказать в этом вопросе необходимое содействие как на этапе прохождения процедур на уровне правительства России, так и по производству самих работ. В ближайшее время в регионе намерены составить перечень судов, которые в наибольшей степени влияют на внешний облик города и бухт или несут угрозу экологии. В середине августа в ходе рабочего визита на российский Дальний Восток **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** призвал провести там «генеральную уборку», расчистить территории от свалок и «кладбищ» кораблей. По его мнению, это откроет новые возможности для развития туризма. **Президент России Владимир Путин** ранее потребовал форсировать развитие внутреннего туризма. Глава государства предложил бизнесу формировать привлекательные маршруты и открывать новые туристические направления в стране.

<https://tass.ru/obschestvo/9300085>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/transport/20200827/831957781.html>

<https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/spetsializiruyushcheysya-na-perevalke-konteynerov-prichal-v-magadanskom-portu-rekonstruiruyut-v-2022/>

<https://regnum.ru/news/3046782.html>

https://www.securitymedia.ru/news_one_11368.html

<https://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=41726>

<http://morvesti.ru/news/1679/85362/>

<http://morvesti.ru/news/1679/85353/>

ПРАЙМ; 2020.26.08; ПАССАЖИРОПОТОК РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В ИЮЛЕ ВЫРОС К ИЮНЮ ПОЧТИ В 2,4 РАЗА

Пассажиropоток авиакомпаний РФ в июле вырос к июню почти в 2,4 раза, до 6,77 миллиона человек, следует из уточненных данных **Росавиации**. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года снижение пассажиропотока составило 52,4%.

На международных линиях в июле количество пассажиров по сравнению с июлем прошлого года снизилось на 99%, до 59,7 тысячи человек. На внутренних – на 16,1%, до 6,7 миллиона.

Пассажиropоток за январь-июль сократился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 51,9%, до 34,6 миллиона. На международных рейсах перевозки снизились на 71,4%, до 8,8 миллиона человек, на внутренних – на 37,4%, до 25,8 миллиона человек.

По количеству перевезенных пассажиров в июле лидирует авиакомпания S7, обслужившая 1,3 миллиона человек (падение к прошлому году – 10,2%). Лоукостер «Победа» увеличил перевозки к июлю прошлого года на 1,6%, до 1,038 миллиона человек. Пассажиropоток «Аэрофлота» упал на 72%, до 1,034 миллиона человек, «России» – на 49,2%, до 775,7 тысячи пассажиров, «Уральских авиалиний» – на 41,7%, до 622,5 тысячи человек, «ЮТэйр» – на 47,5%, до 437,7 тысячи человек.

В январе-июле наибольшее количество пассажиров обслужил «Аэрофлот» – 8,8 миллиона человек, снижение по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – 58,8%. S7 снизила пассажиропоток на 18%, до 6,1 миллиона, «Победа» – на 28,9%, до 4 миллионов.

«Уральские авиалинии» снизили перевозки на 49,8%, до 2,6 миллиона человек, «Россия» – на 60,7%, до 2,6 миллиона, «ЮТэйр» – на 49,2%, до 2,3 миллиона.

<https://1prime.ru/business/20200826/831956702.html>

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЕВ; 2020.26.08; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ФОРМИРУЮТ ЕДИНОГО АВИАПЕРЕВОЗЧИКА

В **Минтрансе** дали понять, что формат альянса региональных перевозчиков на базе компании «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот») – удачная конфигурация концепции единого авиаперевозчика. В таком ракурсе вопрос прозвучал на онлайн-совещании **первого заместителя министра транспорта РФ – руководителя Росавиации Александра Нерадько**.

Напомним, что владельцем 49% акций «Авроры» является правительство Сахалина. Соответственно именно на Сахалине и будет создан ее базовый аэропорт.

На совещании глава Якутии Айсен Николаев заявил о готовности авиакомпаний «Якутия» и «Полярные Авиалинии» войти в альянс. Идеи, которые намечено реализовать в Якутии, должны быть учтены в дорожной карте **Минтранса**, пообещал **А. Нерадько**.

Ранее в СМИ сообщалось об альянсе на ту же тему, который лоббировали Минпромторг и «Ростех». Причем, предлагалось использовать в качестве базового перевозчика Red Wings (с отечественным авиапарком).

Пока **Минтранс** размышляет о финальной конфигурации новой дальневосточной авиакомпании, аэровокзал Южно-Сахалинска стал яблоком раздора между олигархами Вексельбергом и Дерипаской, прокомментировал ситуацию один из каналов Telegram.

Ведь пока еще базовый аэропорт для дальневосточного перевозчика не определен. А поскольку на Сахалине предполагается базовый аэропорт «Авроры», то почему бы там же не расположить и базу единой авиакомпании Дальнего Востока?

Это выглядит логичным. Правда, смущает одно обстоятельство: в холдинге «Аэропорты регионов» выступают за то, чтобы аэропорт был передан в управление вне конкурса. Один из аргументов – обеспечение эффективного управления аэропортами, входящими в холдинг.

Однако такой подход чреват обвинением в нарушении правил конкурентной борьбы. Ведь на рынке имеются и конкуренты.

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/na-dalnem-vostoke-formiruyut-edinogo-aviaperevozchika/>

ТАСС; 2020.26.08; «МИЛЬ» И «КАМОВ» ВМЕСТЕ. КАКОЕ БУДУЩЕЕ ЖДЕТ ДВА ИЗВЕСТНЫХ ВЕРТОЛЕТНЫХ БРЕНДА

ТАСС первым среди СМИ побеседовал с руководителями и специалистами двух известных вертолетных конструкторских школ, которые теперь функционируют в новом формате. Вертолетостроители нового поколения (большинству из которых нет еще и 40 лет) рассказали, как будет развиваться объединенная структура в составе Ростеха, какие цели и задачи стоят перед разработчиками, а также дали прогноз о том, когда появится новый вертолет – детище двух знаменитых КБ

С апреля 2020 года в России начал работать Национальный центр вертолетостроения (НЦВ). Два известных российских разработчика винтокрылых машин – АО «Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля» и АО «Камов» – окончательно объединились в АО «НЦВ им. М.Л. Миля и Н.И. Камова». Новая компания входит в состав холдинга «Вертолеты России» госкорпорации «Ростех» и включает в себя лучшие конструкторские, инженерные и производственные возможности двух крупнейших фирм.

«В рамках реформы авиационного кластера Ростеха наши конструкторские бюро начинают функционировать в новом формате единой компании. Это большой шаг в

развитии отечественного вертолетостроения, но ему предшествовала серьезная подготовительная работа, которая началась несколько лет назад. Многое нам еще предстоит сделать, но сегодня мы готовы к углублению научно-технического обмена между конструкторскими бюро (КБ) и переходу на единые стандарты, процедуры и технологии проектирования вертолетов, разумеется, с сохранением уникальных черт и достоинств милевской и камовской конструкторских школ», – отметил исполнительный директор НЦВ Михаил Короткевич.

Что даст слияние «Миля» и «Камова»

Текущие и будущие задачи, которые стоят перед НЦВ, – это в первую очередь разработка новых винтокрылых машин, которые, по словам главного конструктора вертолетной техники «Ми» Сергея Новоселова, «должны быть конкурентными на внешнем рынке, консолидируя те ресурсы, которые имеются в двух школах, должны проектироваться с возможностью дальнейшего развития с использованием научного прогресса по основным направлениям работы НЦВ».

Специалисты НЦВ отмечают, что на данный момент проведена работа по оценке научно-технических заделов двух КБ – рассмотрены основные направления, по которым два конструкторских коллектива вели работу на перспективу.

Специфика уникальной соосной схемы в условиях объединения вертолетных фирм сохраняется, но новые задачи требуют освоения современных технологий проектирования, обучения молодого поколения конструкторов, а эти цели проще достигать вместе, объединив научный и экономический потенциал двух фирм

Леонид Ширяев

главный конструктор вертолетной техники «Ка»

По его словам, сегодня совместно отрабатываются оптимальные методики проектирования, моделирования процессов, проведения летных испытаний. Возникают новые направления, требующие объединенных усилий: «электрический вертолет», беспилотное управление, скоростные винтокрылые аппараты.

«Нашли определенные точки соприкосновения по некоторому ряду направлений, такие как повышение безопасности полетов путем внедрения бортовых систем диагностики, которые позволят в будущем спрогнозировать – до какого определенного времени можно эксплуатировать агрегат по техсостоянию, – рассказывает Сергей Новоселов. – Еще одно из направлений – это управление вибрациями на лопасти несущего винта. Это у нас шло на «Камове» и «Миле» – и здесь мы можем очень тесно сотрудничать и в дальнейшем развить это в какой-то уже определенный вид работ на конкретном аппарате. Также есть общий фронт работ в части аддитивных технологий, которые Ростех сейчас широко внедряет в различных сферах деятельности, в том числе в авиастроении».

«Пока мы были разными юридическими лицами, были ситуации, когда одна из фирм требовала помощи. Но мы зачастую не могли даже друг другу переслать материалы. Это ведь интеллектуальная собственность, конфиденциальность, а кто-то просто не хотел делиться. Договаривались на рабочем уровне, – говорит заместитель начальника ОКБ по разработке вертолетной техники Алексей Карликов. – Сейчас эту преграду убираем: материалы будут в общем доступе, что усилит нас прежде всего технически».

Текущие и перспективные проекты «Ми» и «Ка» станут равно доступны специалистам обеих команд, занимающихся проектированием каркасных конструкций, силовых установок, шасси, систем управления и вооружения, прочностью, надежностью и эффективностью, бортовыми радиоэлектронными комплексами и общевертолетным оборудованием, стендовой отработкой и летными испытаниями. Работа в таком формате пойдет на пользу прежде всего новым проектам НЦВ, ведь теперь станет больше возможностей привлекать к участию лучших

Сергей Пыжов

главный конструктор дирекции программы «Вертолеты ВМФ»

При этом конструктор, занимающийся разработкой перспективной вертолетной техники марки «Ка», отметил, что уникальные знания, связанные с различиями в конструктивно-аэродинамических схемах, культивируемых двумя школами, будут сохранены и получат развитие. «Аэродинамика, аэроупругость, проектирование агрегатов трансмиссии и несущей системы, корабельное базирование и тяжелое вертолетостроение, концептуальная проработка обликов и перспективные исследования – все, что связано с носителями ключевых компетенций, необходимо сохранить в независимом виде, но дополнить свободным, беспрепятственным обменом опытом и знаниями», – подчеркнул Пыжов.

Очевидно, что «точки соприкосновения» есть у двух фирм и по направлению ударных вертолетов. Главный конструктор программы «Боевые вертолеты» Виталий Щербина отмечает, что совместная работа двух коллективов над общими задачами «соответствует новейшим тенденциям развития ударных вертолетов, тактика боевого применения которых постоянно усложняется».

Объединение тематик «Миля» и «Камова» под эгидой НЦВ дает возможность унифицировать комплексы вооружения боевых вертолетов «Ми» и «Ка», что как минимум сократит затраты на разработку и производство, а как максимум – позволит значительно повысить гибкость и вариабельность боевого применения машин в различных условиях, расширить спектр решаемых задач

Виталий Щербина

главный конструктор программы «Боевые вертолеты»

«С апреля 2020 года началась совместная жизнь, и уже есть планы по дальнейшему расширению функционала компании. Это нацелено в том числе и на то, чтобы головной офис занимался разработкой принципиально новой техники, формировал необходимый научно-технический задел и разрабатывал сложные глубокие модификации существующих проектов», – говорит заместитель исполнительного директора НЦВ по разработке вертолетной техники Александр Тарасов.

По его словам, легкую модернизацию находящейся в эксплуатации техники сегодня планируется отдать под ответственность филиалов НЦВ, которые будут формироваться при серийных заводах.

Создание филиалов при заводах-изготовителях позволит сократить затраты на эти модификации, тем самым мы идем навстречу эксплуатантам, сокращая стоимость модификации, сокращая сроки реализации и высвобождая свои ресурсы для более глобальных задач

Александр Тарасов

заместитель исполнительного директора НЦВ по разработке вертолетной техники

Кстати, формирование филиалов при серийных заводах – это частичный возврат к советской практике. Созданный под руководством Михаила Миля в начале 1960-х годов знаменитый вертолет Ми-8 был отдан на доработку в филиал при Казанском вертолетном заводе, где создали многочисленные модификации этой машины. Так было и по другим проектам, и сейчас эта практика возвращается.

При этом передача модернизационных работ будет вестись в строгом соответствии с действующим законодательством. «У нас есть авиационное законодательство, регулируемое Воздушным кодексом РФ. В его рамках мы по гражданской технике можем отдать другим компаниям полномочия по разработке модификаций, не влияющих на летную годность. Это общемировая практика», – говорит Тарасов. Так, в прошлом году входящий в холдинг Новосибирский авиаремонтный завод получил от **Росавиации** сертификат разработчика модификаций вертолетной техники марки «Ми» по определенным параметрам. Также соглашение о передаче части функций по модернизации вертолетов марки «Ми» подписано с компанией «ЮТэйр-Инжиниринг».

«Мы доверяем системе разработки, которая существует в этих организациях, и разрешаем им выходить на другие федеральные органы для того, чтобы получить право разрабатывать модификации нашей вертолетной техники. Таким образом, мы видим постепенное перераспределение задач, оставляя себе наиболее глобальные наукоемкие перспективные разработки», – рассказал он.

«Милька» или «Камиль»?

Все разрабатываемые программы по тематике «Ми» и «Ка» сохранятся. «Изменений в части совмещения одной программы с другой не будет – это будут отдельные направления как по тематике «Миля», так и по тематике «Камова», – говорит Алексей Карликов, отмечая, что «не планируется проектного, программного перемешивания внутри новой структуры (НЦВ)».

Однако в центре не исключают появления в далеком будущем совместного проекта. «Объединение брендов в какую-нибудь «Мильку» или «Камиль», как у нас шутят, не планируется, но объединение конструкторских коллективов для разработки какого-то единого проекта вполне возможно в будущем. Но тут вопрос пока еще открыт», – уточняет главный конструктор вертолетной техники «Ми» Новоселов.

«На ближайшую перспективу у нас по поручению госкорпорации «Ростех» утверждены тематические планы по развитию программ вертолетной техники до 2035 года. В данном модельном ряду присутствуют вертолетная техника фирмы «Ка» и «Ми». Ни в коем случае объединение двух конструкторских бюро не ведет к ликвидации брендов», – подчеркивает Александр Тарасов.

Все модели специального назначения, которые были преимущественно у фирмы Камова, и модели массового применения – известная милевская «восьмерка» – останутся как торговые марки. Мы как разработчик авиационной техники никуда не уйдем от поддержания в летной годности тех образцов, которые сейчас находятся в эксплуатации

Александр Тарасов

заместитель исполнительного директора по разработке вертолетной техники НЦВ

Что касается совместных конструкторских разработок, то на сегодняшний день, по его словам, уже есть ряд проектов, среди которых – работы по ударостойкой топливной системе и системе кондиционирования воздуха. «Работы ведутся уже совместно школами Миля и Камова. Тем самым мы уже объединяем те наработки, которые были сделаны на этих фирмах, – говорит Тарасов. – Объединяем их в единый, унифицированный продукт, который мы в перспективе сможем использовать на разной вертолетной технике, что позволит нам за счет общих конструктивных и технических решений снизить себестоимость при серийном выпуске».

При этом в НЦВ подчеркивают, что авиационная техника разрабатывается не за один-два года – это трудный процесс, длящийся порядка десяти лет. «Сегодня мы, имея план научно-технического задела, работаем по нему не просто «на перспективу», он формируется под конкретные требования рынка, которые будут предъявляться к вертолетам 2030-2050-х годов. Мы формируем технические заделы по маркам «Ми» и «Ка» для их дальнейшего внедрения в серию, – отмечает самый молодой из наших собеседников, 28-летний технический руководитель по перспективным проектам «Ка» Иван Кузнецов. – Думаю, что через несколько лет можно уже будет говорить о формировании технического облика действительно перспективного вертолета, который будет создан в рамках объединенного НЦВ».

Как два КБ помогут друг другу?

Вертолеты марки «Ми» – одни из самых популярных во всем мире, активно эксплуатируются как в России, так и за рубежом. «Ка» – машины, ориентированные все-таки больше под специальные задачи. И в связи с созданием объединенного центра многие эксперты и журналисты задаются вопросом: поможет ли «Ми» в продвижении на мировой рынок продукции фирмы Камова.

«Камовская тематика – больше морская, а также для МЧС разных государств. Уникальность милевской «восьмерки» была именно в том, что она транспортная или пассажирская, иногда – конвертируемая. И как все универсальное, конечно же, она больше востребована на рынке», – отмечает Александр Тарасов. При этом несмотря на то, что техника «Ка» значительно меньше идет на экспорт, в своей нише она весьма востребована.

Другой вопрос – по своему функциональному назначению техника разная, но в этом, по мнению специалистов, и есть «гибкость нашей отрасли». «Это, наоборот, наше преимущество, а не недостаток. Не стоит говорить о том, что кто-то лучше либо хуже, измеряя поставками техники. Это потенциал нашего государства: возможность продавать, изготавливать и поставлять технику классической аэродинамической схемы, которая привычна всему миру, и уникальные машины с соосной схемой винтов (такие серийно строят только в России – прим. ТАСС)», – говорит Иван Кузнецов.

Объединяя сейчас два конструкторских коллектива, мы получаем очень мощный с технической точки зрения центр, который будет использовать опыт «Миля» в части крупных серийных поставок и опыт «Камова» в части сертификации и валидации за рубежом

Иван Кузнецов

технический руководитель по перспективным проектам «Ка»

Специалист убежден, что в будущем в НЦВ, конечно же, должны будут ориентироваться на потребности эксплуатантов, учитывать их в своих конструкциях, а также для того, чтобы регулировать спрос. «Весь накопленный опыт «Миля» и «Камова» будет совместно перераспределяться между двумя коллективами, чтобы не было дележки, кто лучший, – говорит Кузнецов. – У нас нет конкуренции на уровне руководства и между коллективами. Мы хотим, чтобы наша техника достойно фигурировала на мировых рынках и конкурировала с зарубежными производителями».

Советская школа прошла, сейчас российские реалии, другая экономическая система, которая требует адаптации. И говорить о том, что раньше было лучше, бессмысленно – в чем-то, конечно, было. Но сейчас другое время, и наша задача в это «другое время» – повести оба коллектива, чтобы из сознания исчезло это разделение на своих и чужих, делиться самыми передовыми наработками друг с другом, обеспечивая достойную конкуренцию и позиции в том числе на зарубежных рынках

Александр Тарасов

заместитель исполнительного директора по разработке вертолетной техники НЦВ

«Никто не убивает марки и школы, происходит объединение и усиление технических, конструкторских и производственных потенциалов для того, чтобы мы как авиационная держава могли достойно конкурировать с зарубежными аналогами. Ведь чем больше мы междуусобицу внутри себя будем сеять, тем ближе будет Китай со своими вертолетами Z-8 и Z-10, – считает Новоселов. – Китай семимильными шагами идет к тому, чтобы с коллегами из Украины разработать двигатель и модернизировать свой вертолет Changhe Z-8».

Если мы хотим сохранить конкуренцию на международном рынке, в международном вертолетном сообществе, мы должны идти только вместе. И не надо этого бояться – это естественный эволюционный путь

Сергей Новоселов

главный конструктор вертолетной техники «Ми»

Мечтатель и творец

В США и Европе с недавних пор одной из тенденций в развитии вертолетостроения стали работы по увеличению скорости военных винтокрылых машин. Не отстает и отечественный разработчик.

«Сейчас классическая одновинтовая и соосная схемы имеют некоторые ограничения по скорости полета. И уже если говорить о скоростях свыше 400-500 км/ч, то это должна быть другая компоновка летательного аппарата, другие технологии, которые применяют при разработке, – рассказывает главный конструктор вертолетной техники «Ми» Новоселов. – За рубежом проводятся в этом направлении работы, но и у нас уже имеется хороший задел. Вполне логично, что в этом направлении в будущем будет проект, нацеленный именно на обороноспособность нашей страны. Это увеличение летно-технических характеристик летательных аппаратов, совсем другой диапазон скоростей». При разработке новых проектов специалисты НЦВ учитывают мировые тенденции и последние авиатренды, в том числе и в сфере вооружений.

Мы следим за развитием новых видов вооружений, оцениваем перспективу и понимаем, что когда-то от нас может потребоваться интеграция таких систем в вертолет, и мы должны быть к этому готовы

Сергей Новоселов

главный конструктор вертолетной техники «Ми»

«Сейчас очень большое распространение получают аэротакси – городская мобильность. Это, конечно, не совсем профильные пока направления для НЦВ, но, опять же, ситуация нас сейчас заставляет думать несколько по-иному, на опережение, – говорит Тарасов. – Каждый инженер должен понимать, для чего он делает технику и в какой системе она будет эксплуатироваться. На сегодняшний момент в РФ мало сделать беспилотник – не каждая фирма сможет его эксплуатировать. И одна из сегодняшних задач, которые мы решаем совместно с Министерством промышленности и торговли РФ, **Министерством транспорта РФ** и компанией «ВР-Технологии», – это как раз создание среды, в которой могла бы существовать гражданская эксплуатация беспилотников. Смотря на европейские государства, мы видим, что они это у себя формируют: Австрия уже ввела такую систему эксплуатации».

В настоящее время многое кажется футуризмом. Но наше научно-техническое направление работает. И мы как руководители будем стараться, чтобы инженер в конструкторском бюро все-таки оставался мечтателем и творцом. Без полета фантазии невозможно создание новой техники и систем эксплуатации

Александр Тарасов

заместитель исполнительного директора по разработке вертолетной техники НЦВ

«Ближайшие по выходу – это гражданские Ка-62 и Ми-171А3. Это модели разработки двух отдельных конструкторских коллективов, концепции были заложены конкретными школами, – отмечает Тарасов. – Но есть ряд военных проектов, которые сейчас находятся только на этапе эскиза. И можно предположить, что на некоторых видах военной техники, которые появятся к 2027 году, будет прослеживаться влияние одной школы на другую».

Специалитеты заверяют, что вертолетный «микс» из разработок двух конструкторских школ можно будет увидеть через пять-семь лет. «Это будет принципиально новый проект – плод совместных усилий в рамках НЦВ. И это не какая-то модернизация существующей «восьмерки» или других машин», – заверяет Тарасов.

Таким образом, объединение «Миля» и «Камова» – это консолидирование не только ресурсов, но и двух огромных потенциалов, научно-технических заделов, которые будут использоваться в продвижении российской вертолетной техники на мировые рынки. Все винтокрылые машины, когда-либо спроектированные на этих фирмах, создавались творческим коллективом единомышленников, и эту традицию, судя по всему, в Национальном центре вертолетостроения намерены продолжать. Вертолеты нового поколения будут создаваться большой и дружной креативной командой, ведь в НЦВ убеждены, что сила – в единстве.

«Мы ставим общие цели, общие ценности для двух конструкторских школ для того, чтобы каждый коллектив понимал свою ключевую роль в масштабах холдинга, понимал всю

Министерство транспорта РФ

процедуру создания вертолетной техники и формат тех данных, которые должны поступить на серийные заводы», – завершает разговор Александр Тарасов.

<https://tass.ru/armiya-i-opk/9265273>

[Вернуться в оглавление](#)