



Ежедневный мониторинг СМИ

4 СЕНТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; КИРА ЛАТУХИНА; 2020.04.09; ДОРОГИ И БОЛЬНИЦЫ; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРИЗВАЛ ЧУВАШИЮ «ВПИСАТЬСЯ» В НАЦПРОЕКТЫ.....	3
ТАСС; 2020.04.09; ПАТРУШЕВ ПОДВЕДЕТ ИТОГИ СЕМИЛЕТНЕЙ РАБОТЫ ГОСКОМИССИИ ПО КАРЕЛИИ.....	3
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА # РЯЗАНЬ; АЛЕКСАНДР РАДЫГИН; 2020.03.09; РЯЗАНСКАЯ ОБЛАСТЬ СТАНЕТ БОЛЬШЕ ТРАТИТЬ НА ДОРОГИ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ.....	5
ЭКСПЕРТ ЮГ; АНДРЕЙ БАКЕЕВ; 2020.03.09; ОБЪЕЗД, ОБХОД, ПОДЪЕЗД: ЧТО ПООБЕЩАЛ НА ДОНУ ГЛАВА МИНТРАНСА ДИТРИХ.....	5
ВОЛГОГРАДСКАЯ ПРАВДА; 2020.03.09; ОБЩЕСТВЕННИКИ СПОРЯТ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРЕТЬЕЙ ОЧЕРЕДИ МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ.....	8
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.04.09; ЗА ПРОЕЗД ПРОСЯТ ПЕРЕДАТЬ; ПРОГРАММА ОБНОВЛЕНИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА ДОРОЖАЕТ НА ГЛАЗАХ И ВЫЗЫВАЕТ ВСЕ БОЛЬШЕ СПОРОВ.....	10
КОММЕРСАНТЬ; ЮРИЙ БАРСУКОВ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.04.09; АЛЕКСАНДРА ЛУКАШЕНКО БЕРУТ НА ПОРТ; МОСКВА ПРЕДЛОЖИЛА БЕЛОРУССИИ СОЮЗНУЮ ЛОГИСТИКУ.....	11
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ, ПАВЕЛ ПАНОВ, ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.04.09; БАРЬЕРНАЯ ЛЕСТНИЦА: РОССИЯ МОЖЕТ ОТКРЫТЬ ГРАНИЦУ С БЕЛОРУССИЕЙ В СЕНТЯБРЕ; ТЕМА ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ СТРАНАМИ БЫЛА ЗАТРОНУТА В ХОДЕ ВИЗИТА ПРЕМЬЕРА РФ В МИНСК....	13
ИЗВЕСТИЯ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2020.04.09; К ЮГУ ОТ ГРАНИЦЫ: ТУРПОТОК В ЕГИПЕТ, ОАЭ И НА МАЛЬДИВЫ ВЫРАСТЕТ К КОНЦУ ГОДА; НАИБОЛЕЕ ПЕРСПЕКТИВНЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ ДУБАЙ.....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ ПОТАПОВА; 2020.04.09; ВДОХНЕМ С ОБЛЕГЧЕНИЕМ; В КУЗБАССЕ ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ОБСТАНОВКУ УЛУЧШАЮТ БЛАГОДАРЯ ОБНОВЛЕНИЮ ПАРКА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	18
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.04.09; ЛОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ: ПОЧЕМУ ВАЖНО СМОТРЕТЬ НА НОМЕР ВЫЗВАННОГО ТАКСИ; КЛИЕНТЫ ТАКСИСТОВ-НЕЛЕГАЛОВ РИСКУЮТ ДЕНЬГАМИ И ЗДОРОВЬЕМ.....	19
КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА, НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.04.09; КВАНТЫ ВПИСАЛИСЬ В ГЕОПОЛИТИКУ; «ДОРОЖНАЯ КАРТА» ПО РАЗВИТИЮ ТЕХНОЛОГИИ СЕКВЕСТРИРОВАНА.....	21
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО; 2020.03.09; НЕ ЦЕПЛЯЮТСЯ ЗА ЖИЗНЬ: ПОЧЕМУ ЗАЦЕПЕРЫ ПРОДОЛЖАЮТ КАЛЕЧИТЬСЯ И УМИРАТЬ; МОЖНО ЛИ СВЕСТИ НА НЕТ ТЯГУ К ОПАСНЫМ «ПОКАТУШКАМ».....	22
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, АННА ПОДЛИНОВА; 2020.04.09; ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРЕДЛАГАЮТ ПОСТРОИТЬ ОГРОМНУЮ СЕТЬ ДЛЯ ЗАПРАВКИ СУДОВ СПГ; ИНВЕСТИЦИИ ТОЛЬКО В ПОРТОВУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ОЦЕНИВАЮТСЯ В \$150 МЛН.....	25

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ГАЛИНА МИСЛИВСКАЯ; 2020.04.09; КОМАНДА НА ВЗЛЕТ; ВАЛЕНТИНА МАТВИЕНКО ПРИЗВАЛА СОЗДАТЬ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ АВИАСТРОЕНИЯ.....	27
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.03.09; АВИАКОМПАНИЯМ СБЕРЕГАЮТ СЛОТЫ; ОТРАСЛЕВЫЕ АССОЦИАЦИИ ДОГОВОРИЛИСЬ НЕ ОТБИРАТЬ ИХ В СЛУЧАЕ ОТСУТСТВИЯ ПОЛЕТОВ.....	28
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.04.09; КОВИД СТРАХОВЩИКА НЕ БЕРЕТ; РЫНОК ПРОШЕЛ ПАНДЕМИЮ БЕЗ ОСОБЫХ ПОТЕРЬ	29
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.04.09; ЭЛЕКТРОННЫЙ БЮДЖЕТ СПРОСИТ ЗА ГОСЗАКАЗ; МИНФИН ЗАМЫКАЕТ ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ В ЕДИНЬИ ПЕРИМЕТР	30
1 КАНАЛ; 2020.03.09; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ С ТРЕМЯ СТРАНАМИ	31
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.03.09; КАБМИН ВЫДЕЛИЛ 5 МИЛЛИАРДОВ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В РЕГИОНАХ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	32
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ЮЛИЯ МАКАРОВА; 2020.03.09; ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ.....	32
РГ; 2020.03.09; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АВТОДОРОГИ В КОМИ ВЫДЕЛЯТ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА.....	32
ТАСС; 2020.03.09; «РОСДОРНИИ» ЗАПУСКАЕТ МОБИЛЬНЫЕ КОМПЛЕКСЫ ДЛЯ СОЗДАНИЯ ЦИФРОВОЙ МОДЕЛИ РОССИЙСКИХ ДОРОГ	33
ПРАЙМ; 2020.03.09; Ж/Д ОПЕРАТОРЫ ОТВЕТИЛИ МИНТРАНСУ ПРО РАСЧЕТЫ ПОТЕРЬ ПО ТОР, ОЦЕНИВ ИХ В 23 МЛРД РУБ В ГОД	33
ПРАЙМ; 2020.03.09; АЭРОПОРТЫ МОСКВЫ ПОЛУЧИЛИ НОВЫЕ ТЕПЛОВИЗОРЫ – МИНТРАНС РФ.....	34
ТАСС; 2020.03.09; В ГОСДУМУ ВНЕСЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТМЕНЕ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В РОССИИ	35
ПРАЙМ; 2020.03.09; «ДОЧКА» ГТЛК ВЫСТУПИТ ПОРУЧИТЕЛЕМ МАТЕРИНСКОЙ КОМПАНИИ ПО КРЕДИТУ НА ЗАКУПКУ ПОЛУВАГОНОВ	36
РБК ТАТАРСТАН; 2020.03.09; В КАЗАНИ ПРОЙДУТ ОБЩЕСТВЕННЫЕ ОБСУЖДЕНИЯ ДЛЯ ПРОЕКТА КОЛЬЦЕВОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ	36
ИНТЕРФАКС; 2020.03.09; ИРАЭРО «ЗА» ИДЕЮ СУБСИДИРОВАНИЯ ПОТЕРЬ ГТЛК ОТ ПРОСТОЯ SSJ-100, В БУДУЩЕМ ЖДЕТ СНИЖЕНИЯ АРЕНДНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.03.09; АЭРОПОРТ «КОЛЬЦОВО» ПОЛАГАЕТ, ЧТО RED WINGS СТРУКТУРИРУЕТ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА.....	38

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; КИРА ЛАТУХИНА; 2020.04.09; ДОРОГИ И БОЛЬНИЦЫ; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРИЗВАЛ ЧУВАШИЮ «ВПИСАТЬСЯ» В НАЦПРОЕКТЫ

Президент пообщался с врио главы Чувашии Олегом Николаевым в режиме видеоконференции, ответил на просьбы помочь со строительством больниц в республике и транспортного полукольца в Чебоксарах, а также пожелал успехов.

Начали с темы коронавируса. В регионе нет инфекционной больницы, а клиническая больница была построена в 50-х, в ней даже нельзя установить новое оборудование, посетовал докладчик и попросил поручить минздраву проработать эти темы и включить объекты в соответствующую программу. Также Николаев предложил поручить министру в рамках программы «Чистая вода» доработать проект Шемуршинского водохранилища, которое сейчас законсервировано. Если построить водоводы, примерно 60 тысяч сельян получают качественную воду. А при необходимости можно снабжать и соседние районы Татарстана. Проект оценивается примерно в 1,7 млрд рублей.

В 70-х годах в генплане развития Чебоксар было предусмотрено третье транспортное полукольцо, чтобы, не заезжая в центр, можно было выехать из города. Объект стоит чуть более 20 млрд рублей, и врио главы региона попросил дать поручение **минтрансу** по началу строительства. Первый этап стоит примерно 5,5 млрд рублей, из них Чувашия готова профинансировать 100 млн.

<https://rg.ru/2020/09/03/reg-pfo/vladimir-putin-prizval-chuvashiiu-vpisatsia-v-nacproekty.html>

На ту же тему:

<https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392660->

[stroitelstvo-dorog-i-bolnits-razvitie-promyshlennosti-i-podderzhku-zanyatosti-obsudili-na-v-streche-prezidenta-s-vrio-glavy-chuvashii](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392660-stroitelstvo-dorog-i-bolnits-razvitie-promyshlennosti-i-podderzhku-zanyatosti-obsudili-na-v-streche-prezidenta-s-vrio-glavy-chuvashii)

<https://www.interfax-russia.ru/volga/news/vrio-glavy-chuvashii-poprosil-putina-podderzhat-stroitelstvo-bolnicy-novoy-dorogi-i-dorabotku-proekta-vodohranilishcha>

<https://realty.ria.ru/20200903/chuvashiya-1576681677.html>

ТАСС; 2020.04.09; ПАТРУШЕВ ПОДВЕДЕТ ИТОГИ СЕМИЛЕТНЕЙ РАБОТЫ ГОСКОМИССИИ ПО КАРЕЛИИ

Секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев в пятницу проведет в Москве заседание возглавляемой им госкомиссии по подготовке к 100-летию Республики Карелия, которое отмечается в этом году. Как сообщила **пресс-служба** аппарата СБ РФ, «будут подведены итоги работы государственной комиссии», созданной семь лет назад.

Помимо Патрушева, на заседании выступят также руководители рабочих групп госкомиссии – **министр транспорта Евгений Дитрих**, глава Минпромторга Денис Мантуров, министр экономического развития Максим Решетников, глава МВД Владимир Колокольцев, глава Минкомсвязи Максют Шадаев, замсекретаря Совбеза Рашид Нургалиев и руководитель ФМБА Вероника Скворцова. Кроме того, состоятся выступления полпреда **президента РФ** на Северо-Западе Александра Гуцана и главы Карелии Артура Парфенчикова.

Ранее итоги деятельности по социально-экономическому развитию Карелии в 2013-2020 годах были подведены на заседаниях профильных рабочих групп.

Юбилей республики

Госкомиссия во главе с Патрушевым была создана указом **президента РФ Владимира Путина** в 2013 году. Ее работа была направлена на формирование условий для

опережающего социально– экономического развития Карелии, повышение уровня и качества жизни населения региона, в том числе путем создания благоприятного инвестиционного климата и развития государственно-частного партнерства.

День Республики Карелия, празднующей в этом году столетний юбилей, отмечался 8 июня, когда в 1920 году была образована Карельская трудовая коммуна. При этом основные празднования изначально планировалось провести 5 сентября, но из-за пандемии коронавируса от массовых и развлекательных мероприятий решили отказаться. В руководстве республики сообщили, что высвободившиеся средства пойдут на решение первостепенных проблем, в том числе на ремонт дорог, больниц, школ и других социальных объектов.

О текущей ситуации

Как отметил в июне Патрушев в поздравлении жителям Карелии, поставленные главой государства задачи по развитию региона во многом выполнены. По данным госкомиссии, уровень реальной зарплаты в Карелии за последние годы вырос на 15%, в республике было создано около 8 тыс. новых рабочих мест.

В свою очередь **президент России** в поздравительной телеграмме ко Дню республики в этом году отметил, что сегодня Карелия обладает серьезным потенциалом развития, широким спектром возможностей для привлечения крупных инвестиций в приоритетные отрасли экономики, социальную и туристическую сферы. «Важно уделять неустанное внимание повышению качества жизни людей, заботиться о сохранении уникального культурного, духовного наследия региона», – подчеркнул **Путин**.

Что сделано за семь лет

Как отметили в **пресс-службе**, на повышение инвестиционной и туристической привлекательности Карелии были направлены усилия, в частности, по улучшению транспортной доступности региона: было построено новое здание аэровокзала в аэропорту Петрозаводска, проведены работы по реконструкции железнодорожного вокзала столицы республики, отремонтированы дороги и мосты. Для развития круизного судоходства с навигации 2020 года было возобновлено круглосуточное движение судов по Беломорско-Балтийскому каналу.

В сфере промышленности возобновилось, в частности, производство на Онежском судостроительном заводе, в который было вложено около 400 млн рублей инвестиций. В ходе дальнейшей модернизации предприятия планируется построить первую в России «цифровую верфь». Были проведены также комплексная реконструкция Сегежского целлюлозно-бумажного комбината и модернизация «Петрозаводскмаша».

«По инициативе госкомиссии в Карелии появились новые приоритетные проекты в сфере деревообработки», – отметили также в СБ РФ. Кроме того, возобновили работу и были введены в строй ряд новых карьеров, созданы новые производства на базе Надвоицкого алюминиевого завода, образована территория опережающего социально-экономического развития «Надвоицы» и так далее. В 2020 году завершается строительство в Карелии Белопорожских ГЭС – первой в республике плотины со времен СССР.

Госкомиссия поддержала также ряд крупных проектов Петрозаводского госуниверситета (ПетрГУ).

К сфере деятельности госкомиссии относились и вопросы социального развития. «Ситуацию в здравоохранении Карелии в последние годы удалось изменить к лучшему, благодаря строительству новых объектов медицины в регионе практически побеждена детская смертность», – отметили в **пресс-службе**, добавив, что были улучшены объемы и качество оказания медпомощи. В рамках развития спортивной инфраструктуры в Карелии были открыты новый горнолыжный комплекс, региональный центр по спортивной гимнастике, шесть физкультурно-оздоровительных комплексов и целый ряд других объектов для занятий хоккеем, футболом, фигурным катанием и легкой атлетикой.

В Карелии за последние годы отреставрированы десятки памятников деревянного зодчества и объектов культурного наследия. Завершаются работы по капитальному ремонту защитного павильона над местом крупного скопления петроглифов «Бесовы следки», которые, являясь частью Беломорских петроглифов, входят в число наиболее крупных наскальных изображений в Северной Европе.

Как ранее отмечал глава Минпромторга РФ, возглавляющий рабочую группу по развитию промпроизводства и реализации проектов в сфере науки, природопользования, экологии и туризма Карелии, после завершения работы госкомиссии федеральный центр продолжит оказывать поддержку региону и реализуемым здесь инвестиционным проектам, в том числе через утвержденную в апреле 2020 года индивидуальную программу социально-экономического развития республики.

<https://tass.ru/obschestvo/9368745>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА # РЯЗАНЬ; АЛЕКСАНДР РАДЫГИН; 2020.03.09; РЯЗАНСКАЯ ОБЛАСТЬ СТАНЕТ БОЛЬШЕ ТРАТИТЬ НА ДОРОГИ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Финансирование дорожной программы региона увеличится еще на 480 млн рублей. Часть денег направят в муниципальные образования.

В 2020 году финансирование программы «Дорожное хозяйство и транспорт» в Рязанской области увеличится еще на 481,5 млн рублей. Это средства федерального бюджета. Их планируется направить на модернизацию дорожной инфраструктуры, в том числе 60 млн рублей – в муниципальные образования.

– Необходимо успеть эффективно потратить все средства, которые выделены и предусмотрены к выделению в дальнейшем на ремонт дорог, прежде всего, в муниципальных образованиях, – высказался губернатор Николай Любимов.

Вчера губернатор встретился с **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом** и среди прочего обсудил с ним «вопросы увеличения объемов работ на дорогах местного значения».

– Нужно, чтобы не только городские агломерации, которые уже пользуются возможностями **нацпроекта**, могли ремонтировать дороги, но и малые города, сельские поселения. Именно там наибольший износ дорог и наибольшая потребность в ремонте, – отметил Николай Викторович.

Кстати о **нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, на заседании сообщили, что в 2021 году его средства потратят на капремонт и ремонт 21 объекта.

ЭКСПЕРТ ЮГ; АНДРЕЙ БАКЕЕВ; 2020.03.09; ОБЪЕЗД, ОБХОД, ПОДЪЕЗД: ЧТО ПООБЕЩАЛ НА ДОНУ ГЛАВА МИНТРАНСА ДИТРИХ

Министр транспорта России Евгений Дитрих одобрил ряд крупных проектов на территории Ростовской области и проинспектировал строительство Ростовского транспортного кольца, общей стоимостью почти 160 млрд рублей.

Сразу по прибытию в Ростов-на-Дону вчера **Евгений Дитрих** и губернатор Ростовской области Василий Голубев совершили «облет строящихся и реконструируемых участков дорог, которые формируют Ростовское транспортное кольцо». Это крупнейший транспортный инвестпроект Дона. Позже, во время пресс-подхода, министр признался, что увиденное его удовлетворило и лично поблагодарил губернатора за проделанную работу.

Вторым пунктом в повестке стало «общение на двоих», как «окрестил» встречу с главой **Минтранса РФ** сам Василий Голубев. Встреча была конструктивной и продолжительной.

Начало заседания правительства по перспективам развития кольцевой дороги вокруг Ростова было задержано почти на час. Все ждали губернатора и его высокого гостя.

Новый подход к южному подъезду

Губернатор отметил значимость Ростовской кольцевой дороги. «Вообще ростовская агломерация уже за два миллиона (жителей). Нам без нее (кольцевой дороги) развивать город (Ростов) невозможно. Иначе модернизировать его транспортную систему не получится. Поэтому для нас это – приоритетный проект на ближайшие четыре-пять лет. Мы проговорили с министром и вопросы ускорения строительства», – отметил Голубев.

По мнению губернатора, есть возможность значительно сократить сроки строительства Южного подхода, реконструкция которого сейчас идет в районе памятника «Тачанка», на въезде в Ростов со стороны Батайска. Существующая интенсивность движения на данном участке составляет более 58 тысяч автомобилей в сутки. Реконструкция подъезда со строительством новых дорожных объектов необходима для ликвидации так называемого «бутылочного горлышка», образованного сейчас в месте слияния уже реконструированного участка (шесть полос движения) с существующим старым четырехполосным участком. Заказчиком реконструкции и строительства Южного подъезда к столице ЮФО (как важного элемента Ростовского кольца) выступает ФКУ «Управление автомобильной магистрали Москва – Волгоград **Федерального дорожного агентства**». Протяженность участка – более 3,4 км. Общая стоимость строительства составляет почти 4,2 млрд рублей.

«Сдать объект в эксплуатацию, согласно Госконтракту, мы должны в 2023 году, – пояснил первый замначальника организации Анатолий Ткаченко. – Однако, понимая высокую потребность жителей Ростова и городов-спутников в скорейшем завершении работ, мы попросили перераспределить средства, выделяемые из федерального бюджета, и **Росавтодор** пошел нам навстречу. В итоге, 420 миллионов рублей из резерва 2023 года были нам выделены на проведение дополнительных работ по реконструкции в текущем году».

Сейчас здесь работы идут на участке с 4 км по 7 км. Дорожники устраивают земляное полотно под расширение основного хода дороги и строительство нового съезда в составе развязки «Ростов-Краснодар-Батайск», укрепляют откосы бетоном. Также формируются опоры будущего разворотного путепровода: забито 140 свай из 164-х. На новом пойменном мосту протяженностью 769 метров выполнены 31 из 48 опор, строители приступили «к устройству балок пролетных строений. В итоге, основной ход дороги и новый пойменный мост на южном въезде в Ростов будут расширены до 8 полос.

Отдельного внимания, по мнению министра транспорта Ростовской области Андрея Иванова, заслуживает создание западной хорды, как важнейшего элемента Ростовского транспортного кольца. Хорда – это проходящая по территории города соединительная автодорога от участка «Ростов-Таганрог» к подъездной дороге от федеральной трассы М-4 «Дон». Речь идет о строительстве совершенно новой дороги протяженностью 13,5 км и общей стоимостью работ, по оценкам областного минтранса, «порядка 30 миллиардов рублей». На западном направлении создание хорды позволит транзитному транспорту идти не через Ростов-на-Дону, как сейчас, а в обход его: от 9 км трассы «Ростов-Таганрог», по западной границе микрорайона Левенцовский, в обход станции «Первомайская» и т. д. Подробнее о проекте «Эксперт Юг» сообщал ранее. Правда, проектная документация по данному дорожному объекту, со слов Иванова, будет готова только в 2022 году.

«Мы осмотрели объекты кольцевого маршрута, оценили перспективы, – сказал **Евгений Дитрих** в ходе совещания в правительстве Ростовской области. – Мы наблюдаем высокую транспортную нагрузку на дороги города. Большой поток машин вынужден идти через Ростов, что плохо влияет на город. Весь автомобильный трафик, который идет через

Ростов, пылит, коптит, дымит и создает пробки. Ростовское транспортное кольцо необходимо, чтобы разгрузить город».

Быстрее. Еще быстрее

Пожалуй, главный тезис этой встречи **Дитриха** и **Голубева** состоит в том, что строительство Ростовского кольца надо ускорить, а центр чем может – поможет.

«Мы обсуждали сегодня (с губернатором), где и какие участки (будущей кольцевой дороги) обеспечены проектной документацией, обсудили и приняли концепцию развития Ростовского транспортного кольца, – сказал **Евгений Дитрих**. – Мы знаем, что нужно делать, какие участки сегодня являются первоочередными, с точки зрения развития, и понимаем, что по мере того, как будет выделяться областное и федеральное финансирование, куда его надо будет направлять в первую очередь. Мне показалось, что мы сегодня договорились по одному достаточно важному моменту. Традиционно дорожники, когда строят, выделяют этапы, что называется, под полное развитие. Мы же видим сейчас, что участки Северного обхода, и Западной хорды в перспективе могут быть четырехполосными. Такой участок дороги стоит дороже. Но за эти деньги двухполосных дорог можно строить больше. Поэтому договорились, что пытаемся менять решение таким образом, чтобы начинать с двухполосной дороги и строить ее как можно длиннее, и потом, когда появляется финансирование, достраивать недостающие четыре полосы. На мой взгляд, такие решения очень перспективные. Это позволит ускорить всю работу по кольцу».

По мнению министра **Дитриха**, строить надо еще быстрее. По крайней мере, те объекты, для которых уже разработаны и согласованы проекты, определено финансирование. Например, такие масштабные, как автомобильный обход Аксая, важнейший элемент Ростовской кольцевой дороги. «На днях мы заключаем контракт (с подрядчиком) и приступаем к строительству (основной части) автомобильного обхода Аксая. Мы говорили с победителем торгов о потенциальной возможности ускорения стройки, чтобы лучше стала экология, жизнь дончан и всех людей, которые ездят по дорогам Ростовской области», – сказал **Дитрих**.

Как ранее писал «Эксперт Юг», недавно, 25 августа, ООО «НПС Аксай» победило в тендере на строительство основной части обхода Аксая. Победитель взял на себя обязательства за 85,9 млрд рублей построить 35-километровый участок магистрали категории IA, мосты через реки Дон и Аксай, три развязки, путепроводы и другие дорожные объекты. Новая дорога будет иметь от четырех до шести полос, а расчетная скорость движения составит 130 км/ч. Кроме того, будет построен пункт взимания платы с расширением проезжей части с четырех до 22 полос. Согласно проекту, создание обхода Аксая должно быть завершено к 2024 году. По данным ИАС Seldon.Basis, ООО «НПС Аксай» зарегистрировано в Москве в июне 2020 года. Основным учредителям организации являются АО «ГК НПС» (совместное предприятие ВЭБа и компании «Мостотрест»).

Сколько стоит Ростовское кольцо

По данным правительства Ростовской области, протяженность Ростовского транспортного кольца (РТК) составит более 110 км дорог федерального и регионального значения. Общая стоимость проекта – «не менее 156 млрд рублей».

В феврале 2020 года, на заседании донского правительства по проблемам и перспективам РТК, Андрей Иванов озвучивал другую общую стоимость: «не менее 190 миллиардов рублей». Тогда глава областного минтранса отмечал, что «кольцо» – серьезный проект, работы в рамках которого начались еще восемь лет назад, в 2012 году, со строительством участка Северного обхода города, соединившего поселок Щепкин с трассой «Ростов-Новошахтинск». После запуска в эксплуатацию международного аэропорта «Платов» (в конце 2017 года) областной минтранс отмечает регулярный прирост интенсивности движения на Северном обходе по направлению «от подъездной дороги к аэропортовому

комплексу в сторону Ростова». Для обеспечения потребностей растущего пассажиропотока было принято решение о реконструкции действующего участка Северного обхода. Позже появилась необходимость в развитии Южного подъезда, строительстве обхода Аксая и западной хорды. То есть, объектов, которые замкнут автомобильное кольцо вокруг Ростова и, в итоге, обеспечат вывод транзитного транспорта за городскую черту.

На вопрос «Эксперта Юг», какой, все-таки, будет итоговая стоимость Ростовского кольца, Василий Голубев ответил, что пока «про миллиарды говорить не стоит». «Только проект определяет конечную стоимость объекта, – аргументировал губернатор. – У нас и стоимость по обходу Аксая колебалась. Как только появился проект, мы понимаем сколько (именно) он стоит. Например, у нас сейчас появилась идея строить новые подъезды к нашей туристической мекке – Старочеркасской. А это тоже корректировка по проекту (развития дорожной сети агломерации Большой Ростов). Когда мы все эти кусочки как пазлы соберем, тогда и скажем, сколько в итоге это стоит».

<https://expertsouth.ru/news/obezd-obkhod-podezd-chno-poobeshchal-na-donu-glava-mintransa/>

ВОЛГОГРАДСКАЯ ПРАВДА; 2020.03.09; ОБЩЕСТВЕННИКИ СПОРЯТ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРЕТЬЕЙ ОЧЕРЕДИ МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ

Корректировки проектной документации на возведение третьего комплекса мостового перехода в Волгограде вызвали опасения общественников относительно сохранности уникальных мест Волго-Ахтубинской поймы. Эксперты уверены, что ущерб природе будет минимальный, а местные жители поддерживают изменение проекта, поскольку это позволит вывести поток транзитного транспорта из их поселков. В ситуации разбиралась наш корреспондент Светлана Усанова.

Местные жители – за изменение проекта

Мостовой переход в Волгограде – один из масштабных проектов, реализуемых на территории нашего региона. Это комплекс инженерно-технических сооружений общей протяженностью почти 30 километров. Всего предусмотрено четыре пусковых комплекса. Первый уже давно действует, он через Волгу соединил центр города-героя с районами Заволжья. Вторая очередь – мост через Ахтубу – была запущена губернатором Андреем Бочаровым в минувшем июне при участии **министра транспорта РФ Евгения Дитриха и помощника Президента РФ Игоря Левитина**. Они дали высокую оценку реализации дорожных проектов в Волгоградской области.

Сегодня разрабатывается проектная документация на строительство третьего пускового комплекса протяженностью 14,2 километра. Он соединит первый и второй объекты мостового перехода через Волгу. Это позволит перенаправить транзитный транспорт, передвигающийся сегодня по дороге Волгоград – Краснослободск – Средняя Ахтуба. Сейчас эта трасса проходит по нескольким крупным населенным пунктам, но предлагается вынести ее на территорию поймы. В результате снизятся вредные выбросы в атмосферу и водные объекты, уменьшится шумовое воздействие на жителей и краснокнижных обитателей природного парка, сократится количество ДТП.

Среди наблюдающих сейчас каждый день транспортные коллапсы на трассе – пенсионер Владимир Чабан, проживающий в хуторе Госпитомник.

– Мы живем на единственной транспортной артерии, которая соединяет пойменную часть Заволжья с Волгоградом. Здесь ежедневно проходят тысячи транзитных машин. Большегрузы разбивают дорогу – никто ведь не контролирует грузоподъемность. Днем и ночью едут и легковушки, – говорит Чабан. – Все населенные пункты у нас буквально задыхаются от выхлопов. Любая авария – это пробки по пять-шесть часов. А сколько было сбито пешеходов?! Так что мы за строительство объездной автострады. Туда уйдет весь сумасшедший транспортный поток, а нам останется незагруженная трасса Краснослободск – Средняя Ахтуба с автобусами и маршрутками.

Восстановление лесов стоит в повестке

Однако ряд общественных активистов беспокоит смещение третьего пускового комплекса в пойменные леса. Кстати, и нынешняя трасса частично по ним проходит.

Ситуация находится на контроле регионального штаба ОНФ.

– Волго-Ахтубинская пойма имеет особый статус, это резерватор ЮНЕСКО как объект водно-болотных угодий. Поэтому нужны глубокие проектные изыскания, чтобы при строительстве трассы меньше вторгаться в гидрологический режим и больше сохранить деревьев – прежде всего дубов, – считает член регионального штаба ОНФ в Волгоградской области, политолог Константин Глушенок. – Количество вырубленных деревьев должно быть полностью компенсировано новыми посадками – необходимы средства и на подготовку сеянцев, саму высадку, первоначальный полив и на сопровождение, пока деревья и кустарники не примутся и не смогут расти самостоятельно. А еще необходимы четкое соблюдение технологии и жесточайшая ответственность за все эти лесовосстановительные работы.

Глушенок настаивает, что была проведена общественная экологическая экспертиза проекта, указывая, что в этом вопросе уже есть положительный опыт.

Проектировщики говорят, что при возведении третьей очереди мостового перехода предусмотрена высадка почти 400 тысяч деревьев и кустарников, установка акустических экранов, строительство локальных очистных сооружений.

– Вопрос обязательных компенсационных посадок взамен имеющихся зеленых насаждений никто с повестки дня не снимает. В регионе накоплен достаточный опыт по лесовосстановлению с учетом наших непростых климатических условий, – замечает академик, главный научный сотрудник ФГБНУ ФНЦ агроэкологии РАН, заслуженный деятель науки РФ Константин Кулик. – Вот только посадочный материал нужно брать высокого качества. Следует использовать сеянцы и саженцы местного производства.

В областном комитете природы считают, что строительство дороги и статус биосферного резервата не противоречат друг другу.

– Задача природного парка – сохранить многообразие видов, снизив при этом антропогенное воздействие, – сказали в региональном ведомстве. – Именно поэтому в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации на особо охраняемой природной территории действует ряд ограничений. При этом строительство сооружений, связанных с обеспечением функционирования расположенных в границах парка населенных пунктов, разрешено. Это касается и линейных объектов – дорог, газопроводов. Главное требование – прохождение экологической экспертизы и соблюдение всех требований экологического законодательства, включающих в себя компенсационные посадки и полное восполнение причиняемого природе ущерба.

Экология – на общественном контроле

Строительство дороги уже взято на общественный экологический контроль. При региональном экомосовете создана рабочая группа по мониторингу экологической ситуации при проектировании и строительстве третьего пускового комплекса мостового перехода через Волгу.

– Это было сделано по инициативе и в интересах граждан, чтобы они не только могли получать в полном объеме всю информацию о проекте, лесовосстановительных и компенсационных работах, но и реализовать своё право на общественный контроль, – отметила руководитель экомосовета при Волгоградской областной думе и профильной рабочей группы Ирина Соловьёва. – Мы открыты для общения с населением и готовы вместе участвовать в реализации проекта.

Конечно, непросто вырабатывать оптимальные решения, которые бы позволяли обеспечивать равновесие между сохранением биологического разнообразия и содействием экономическому развитию. Но регион справлялся и с более сложными задачами.

<https://vpravda.ru/obshchestvo/obshchestvenniki-sporyat-o-stroitelstve-tretye-ocheredi-mosta-cherez-volgu-95732/>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.04.09; ЗА ПРОЕЗД ПРОСЯТ ПЕРЕДАТЬ; ПРОГРАММА ОБНОВЛЕНИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА ДОРОЖАЕТ НА ГЛАЗАХ И ВЫЗЫВАЕТ ВСЕ БОЛЬШЕ СПОРОВ

Как выяснил “Ъ”, проект программы комплексной модернизации городского транспорта снова подорожал – на обновление автобусного парка в 104 городах и развитие электротранспорта в 15 из них требуется минимум 5,4 трлн руб. Кураторы программы – ВЭБ.РФ и Минтранс – представили и еще более масштабный вариант с участием трамваев и троллейбусов за 5,7 трлн руб. Но финансирование пока не найдено, остается острым и вопрос уровня лизинговых ставок. Участники рынка настаивают, что никто из них, включая государственную ГТЛК, не должен получить преимуществ – только в отдельных критических случаях возможна прямая поддержка закупок через ВЭБ.

“Ъ” ознакомился с материалами Минтранса и ВЭБ.РФ к совещанию 3 сентября по программе комплексной модернизации городского транспорта. Это новая версия программы, в рамках которой в 104 городских агломерациях будут обновлены 75% автобусов и до 25% парка городского электротранспорта, а также модернизированы системы городского электротранспорта в 15 из них.

Несмотря на сохранение общих параметров, теперь проект до 2030 года подорожал на 265 млрд руб. – почти до 5,4 трлн руб.

На 25 млрд руб., до 775 млрд руб., вырастут и затраты федерального бюджета. Из них 246 млрд руб. пойдут на субсидии регионам на софинансирование обновления гортранспорта, 448 млрд руб. – на субсидирование развития электротранспорта. А в бюджетах регионов должны найтись почти 1,3 трлн руб., на 166 млрд руб. больше, чем планировалось ранее.

В документе отмечается, что для базовой программы по автобусам потребуется около 2,1 тыс. руб. на каждого жителя, в 15 городах – около 3,5 тыс. руб. Сборы в виде платы на проезд, которые являются основной статьей финансирования программы, наоборот, в последней версии упали на 19 млрд руб., до 2,9 трлн руб.

При этом появился еще более широкий сценарий с обновлением электротранспорта во всех 104 городах стоимостью 5,7 трлн руб. На это потребуется 1 трлн руб. федеральных средств.

В Минтрансе не комментируют рост стоимости минимального сценария, но говорят, что в рамках разработки проекта программы просчитываются различные варианты ее реализации. При этом само финансирование только прорабатывается. Как писал “Ъ” 30 июля, для поставки техники регионы будут выбирать лизингодателя на конкурсе, а в городах с низкой инвестпривлекательностью понадобится «гарантирующий лизингодатель» (в их качестве рассматривались ВЭБ.РФ и Государственная транспортная лизинговая компания, ГТЛК). Он сможет предлагать льготные условия благодаря взносу в капитал, который в текущей версии программы составит 81 млрд руб.

«ВТБ Лизинг» совместно со Сбербанком и Газпромбанком представил Минтрансу предложения по механизму снижения ставки по лизингу для финансово неблагополучных регионов, сообщил “Ъ” гендиректор лизингодателя Дмитрий Ивантер. Речь идет об отказе от взносов в капитал ГТЛК и ограничении взносов в капитал ВЭБ.РФ только случаями предоставления гарантий по договорам с дотационными регионами.

При этом сама ставка по лизингу у гарантирующих лизингодателей впервые появилась в документах: у ВЭБа и ГТЛК она должна быть на уровне 8%, у остальных – ниже.

В Минтрансе говорят, что это лишь пример ее уровня и в целом размер гарантированной ставки в проекте программы не фиксировался. Дмитрий Ивантер полагает, что 8% сейчас достаточно высокая ставка. Причем, по его словам, в городах, где при закупке транспорта используется монополия ГТЛК по получению федеральной

субсидии 60% на стоимость автобуса, ставка на оставшиеся 40% финансирования от самой ГТЛК для регионов существенно выше 8%, а если бы субсидия предоставлялась любой лизинговой компании, то ставка была бы значительно ниже за счет конкуренции. Источник “Ъ” говорит, что высокая ставка связана с тем, что финансирование под часть сделок в начале года привлекалось до снижения ключевой ставки. Данных по экономике всего проекта банки и лизинговые компании до сих пор не получили, говорит господин Ивантер.

Списка городов, которые могли бы получить модернизацию транспортных систем, до сих пор нет, как и фиксированных правил их отбора. **В Минтрансе говорят, что основные критерии отбора – наличие утвержденных документов транспортного планирования и достижение целевых значений дорожного нацпроекта за последние два года. Срок подачи заявок от регионов – с февраля 2021 года по февраль 2023 года.**

О сроках принятия программы в министерствах и ВЭБе также не говорят.

В Минтрансе отмечают, что она находится на стадии доработки, в ВЭБ.РФ уточняют, что программа была разработана при участии госкорпорации по поручению президента, на этапе согласования в нее могут вноситься изменения. В ГТЛК не комментируют проект. В Минфине “Ъ” сказали, что заключительные параметры по всем программам будут отражены в проекте бюджета на ближайшую трехлетку, который в сентябре планируется внести в правительство.

Глава «Союза пассажиров» Кирилл Янков отмечает, что всего в РФ городов с трамваями и троллейбусами как раз около ста, но неочевидно, что отобраны будут именно они, например в крупной Тюмени нет такого транспорта. Там, где будет стимулироваться покупка автобусного подвижного состава, нужно смотреть и на другие виды транспорта, полагает эксперт, при наличии развитой сети, которая соответствует актуальному пассажиропотоку, можно рассмотреть троллейбусы и трамваи. Трамваи, которые в СССР закладывали как транспорт между жилыми районами и предприятиями, в отдельных городах, например в Старом Осколе, до сих пор выполняют эту функцию, где-то нужно создавать новые линии или продлять старые, как в Ярославле, где маршрут был сокращен и теперь не доходит до центра. Кроме того, в ряде городов актуально и развитие водного транспорта, как, например, в Самаре, где нет моста через Волгу.

<https://www.kommersant.ru/doc/4476848>

КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ БАРСУКОВ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.04.09; АЛЕКСАНДРА ЛУКАШЕНКО БЕРУТ НА ПОРТ; МОСКВА ПРЕДЛОЖИЛА БЕЛОРУССИИ СОЮЗНУЮ ЛОГИСТИКУ

Одним из немногих публичных экономических вопросов визита в охваченную протестами Белоруссию российского премьера **Михаила Мишустина** стало обсуждение разворота экспорта нефтепродуктов из страны на российские порты. Эта идея существует не первый год, теперь в правительстве РФ обещают начать ее «прорабатывать». Но источники “Ъ” настроены пока скептически. Железнодорожная доставка в порты нефтепродуктов невыгодна Белоруссии даже с учетом скидок. А создание нового трубопроводного маршрута требует гарантий надежности договоренностей с Минском, в чем на рынке сомневаются.

Правительство РФ начнет проработку вопроса о перенаправлении поставок белорусских нефтепродуктов на экспорт через Россию, заявил министр энергетики Александр Новак по итогам переговоров премьеров двух стран. «У нас есть возможности обеспечить реализацию этих нефтепродуктов через Санкт-Петербург, через Усть-Лугу, то есть через российские порты», – заверил он. Также стороны обсуждали долг Белоруссии за газ, превышающий \$200 млн, и условия поставок нефти на 2021 год, однако о достижении договоренностей объявлено не было.

Визит делегации во главе с премьером **Михаилом Мишустиным** в Минск на фоне обострения политической обстановки в Белоруссии в правительстве РФ называют «плановым» – он готовился не один месяц.

Последний раз в широком правительственном составе российско-белорусская интеграция обсуждалась в конце 2019-го – начале 2020 года. С тех пор сменилось правительство России, а затем и Белоруссии.

Новый профильный **вице-премьер** РФ Алексей Оверчук, по крайней мере публично, не комментировал изменения в повестке, он был в составе делегации вместе с **вице-премьером** Дмитрием Чернышенко, главами Минэнерго Александром Новаком, Минпромторга Денисом Мантуровым, министрами культуры Ольгой Любимовой, спорта Олегом Матыциным и здравоохранения Михаилом Мурашко.

Переговоры в Минске можно разделить на две части. Первая – встреча господина **Мишустина** с главой Белоруссии, продлившаяся почти два часа (и в основном непубличная – по данным “Ъ”, в стенограмме переговоров, где речь шла в основном о темах, вряд ли требующих обсуждения с российским премьером, в основном цитируется ее завершение, а не начало), вторая – переговоры российской делегации и нового правительства Белоруссии во главе с Романом Головченко.

Вторая часть, по данным “Ъ”, не имела бы смысла без успеха первой части – Александр Лукашенко и **Михаил Мишустин** должны были договориться по ключевым проблемам российско-белорусских отношений, которые тормозили в 2019–2020 годах все остальные возможные решения по плану интеграции двух экономик (см. “Ъ” от 16 сентября 2019 года). Точный список этих проблем никогда не был известен, источники “Ъ” говорят, что один из самых острых вопросов – долги за российский газ, статус которых Белоруссия ставила под сомнение, были и спорные вопросы по финансовой схеме работы БелАЭС. Исходя из заявлений российского и белорусского министерств энергетики по итогам второй части переговоров, по крайней мере сейчас, газовая проблема признана белорусской стороной и будет решаться.

Россия же, со своей стороны, впервые публично проявила интерес к реализации угрозы Александра Лукашенко повернуть белорусские экспортные грузопотоки из Прибалтики в РФ.

Такой шаг должен стать ответом на введенные Литвой, Латвией и Эстонией санкции против 30 белорусских должностных лиц, в том числе самого господина Лукашенко.

Белоруссия экспортирует 10,5 млн тонн нефтепродуктов в год, в том числе около 6 млн тонн – через порты Прибалтики на мировые рынки, еще 3–3,5 млн тонн – на Украину. Перенаправление потоков из Прибалтики в Россию обсуждается не один год, однако в целом этот вариант был менее привлекателен для Белоруссии, так как расстояние железнодорожной перевозки от основных белорусских НПЗ до Усть-Луги больше, чем до Клайпеды или Вентспилса.

В 2015 году обсуждалось строительство продуктопровода из Белоруссии в Усть-Лугу, но вопрос уперся в гарантию прокачки необходимых объемов. В 2018 году замглавы «Транснефти» Сергей Андронов говорил, что при объеме в 3,5–4 млн тонн в год проект не окупается. В «Транснефти» отказались от комментариев.

По словам источников “Ъ” в отрасли, можно было бы использовать в реверсном режиме пустующую нитку нефтепровода Полоцк–Андреаполь, перепрофилировав ее под дизтопливо. Затем, в зависимости от объемов, можно либо отдать под дизтопливо одну из ниток действующего нефтепровода Андреаполь–Усть-Луга, либо, если объемы будут недостаточны, перегружать там топливо на железную дорогу.

Однако в любом случае для создания новой инфраструктуры нужна гарантия, что решение о перенаправлении белорусских нефтепродуктов – долгосрочное.

Один из собеседников “Ъ” напоминает, что еще несколько месяцев назад власти Белоруссии прорабатывали де-факто противоположный сценарий, который предполагал сокращение закупок российской нефти и получение сырья через порты Прибалтики.

Железнодорожные перевозки доступны уже сейчас. С 2016 года у ОАО РЖД действует скидка в 50% на поставку белорусских нефтепродуктов в российские порты Северо-Запада. Она будет действовать до 2025 года. Однако скидка так и не принесла существенных дополнительных объемов, поскольку с учетом железнодорожного тарифа и стоимости перевалки белорусским грузоотправителям выходило дешевле продолжать использовать прибалтийские порты.

Сейчас перевалка светлых нефтепродуктов в Усть-Луге стоит 1,15 тыс. руб. за тонну, тогда как в Клайпеде – €5,7, то есть в 2,3 раза дешевле, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Таким образом, продолжает он, только на перевалке Белоруссия будет терять 600 руб. за тонну. В то же время свободные мощности в Усть-Луге есть и с учетом планируемого расширения порт уже в течение 2021 года сможет перевалить до 3 млн тонн нефтепродуктов из Белоруссии, заключает господин Бурмистров. В ОАО РЖД не предоставили комментарий.

Источники “Ъ” в нефтяной отрасли пока считают идею перенаправления поставок в порты РФ исключительно политической:

У белорусских НПЗ есть фундаментальная проблема – непрерывный до 2024 года рост стоимости российской нефти из-за налогового маневра. В результате маржа белорусской переработки и так сократится, а теперь предлагается еще и увеличить стоимость логистики. Это возможно только в том случае, если Россия как-то это компенсирует».

В 2019 году российские власти предлагали Белоруссии в рамках концепции углубления интеграции перейти на единую налоговую систему, что решило бы проблему местной нефтепереработки – она, как и российские НПЗ, получила бы из бюджета обратный акциз на нефть.

Несмотря на отсутствие конкретики и массу спорных моментов, в российском правительстве в целом оценивают переговоры в Минске как успешные. Что, впрочем, неудивительно: в текущей политической ситуации Александр Лукашенко вряд ли мог бы занимать жесткую позицию в переговорах. Ни одно заявление российской стороны по итогам переговоров не звучало как признак увеличения субсидирования отраслей белорусской экономики.

Ряд источников “Ъ” объясняют отсутствие деталей в публичных заявлениях тем, что договоренности решено пока не разглашать: предполагается, что о них будет объявлено только во время визита господина Лукашенко в Москву. Когда он состоится – точно неизвестно, пресс-секретарь **Владимира Путина** Дмитрий Песков дату не называет, неофициально собеседники “Ъ” говорят о 14 сентября.

<https://www.kommersant.ru/doc/4476791>

ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ, ПАВЕЛ ПАНОВ, ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.04.09; БАРЬЕРНАЯ ЛЕСТНИЦА: РОССИЯ МОЖЕТ ОТКРЫТЬ ГРАНИЦУ С БЕЛОРУССИЕЙ В СЕНТЯБРЕ; ТЕМА ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ СТРАНАМИ БЫЛА ЗАТРОНУТА В ХОДЕ ВИЗИТА ПРЕМЬЕРА РФ В МИНСК

Россия готовится снять запрет на пересечение границы с Белоруссией, этот вопрос будет обсуждаться во время визита президента республики Александра Лукашенко в Москву, заявили «Известиям» в Госдуме. Там также отметили: решение о возобновлении в прежних объемах сухопутного и воздушного сообщения между РФ и Белоруссией может быть принято уже на встрече лидеров двух стран. 3 сентября во время визита в Минск российского **премьер-министра Михаила Мишустина** были подготовлены предложения по дальнейшей интеграции в рамках Союзного государства, их реализация начнется в

течение ближайшей недели, уточнили в парламенте. Между тем опрошенные «Известиями» эксперты рассказали, что договоренность о переброске потока нефти из портов Литвы в российскую Усть-Лугу не станет сложной задачей, речь идет о 1,5–2 млн т.

Интегрировать всё

Михаил Мишустин уже второй раз в должности премьера прилетел в белорусскую столицу – впервые он побывал здесь 17 июля. Нынешний визит в Минск – лишь третья зарубежная командировка председателя российского кабмина – первая была в Казахстан в конце января.

В республику с премьером прилетела большая правительственная делегация, в которую, в частности, вошли главы Минэнерго и Минздрава Александр Новак и Михаил Мурашко. «Практически все ключевые министры нашего кабинета приехали в Минск, чтобы обсудить повестку дня», – заявил **председатель правительства России**, открывая встречу с Александром Лукашенко.

В ходе переговоров с президентом Белоруссии российский премьер подчеркнул: «Москва полностью поддерживает суверенитет, независимость и территориальную целостность Беларуси». При этом будущее Союзного государства будет основано на независимости двух стран, подчеркнул **Михаил Мишустин**.

Александр Лукашенко, в свою очередь, кратко и в одном предложении резюмировал всю суть сегодняшних переговоров: «Беларусь и Россия значительно продвинулись в решении наболевших вопросов».

Среди этих вопросов – попытки Минска в течение последних семи месяцев добиться льготных цен на газ, налоговый маневр и дальнейшая интеграция двух государств. Расставить все точки над *i* Лукашенко пообещал уже на встрече с **Владимиром Путиным** – она должна состояться в течение ближайших двух недель.

Вопрос рефинансирования в \$1 млрд российского кредита Белоруссии считался одним из ключевых в ходе визита **Мишустина**, однако подробностей по этим переговорам нет. 27 августа белорусский лидер подчеркнул, что договорился с **президентом России** по вопросу рефинансирования. «То есть мы у себя этот миллиард долларов, договорившись с Россией, оставим. И это будет хорошее подкрепление нашей национальной валюты», – заявил тогда Лукашенко.

«Народ Белоруссии понял, что РФ, являясь основным партнером Минска, не отвернулась от него в текущем политическом кризисе», – заявил он 3 сентября. Таким образом, беседа белорусского президента и российского премьера (по крайней мере, та ее часть, на которую пустили журналистов) в основном сосредоточилась на геополитических вопросах.

Главный информационный козырь Лукашенко достал ближе к концу разговора.

– Я заметил, наблюдая за российскими событиями, у них – Запада – новая фишка появилась. Опять «Новичок», опять отравление, – сказал президент республики.

И сообщил **Михаилу Мишустину**, что белорусская радиоэлектронная военная разведка перехватила разговор Варшавы и Берлина о том, что заявления Ангелы Меркель о якобы отравлении Алексея Навального – фальсификация. Германия и Польша «сделали это, «чтобы отбить охоту **Путину** сунуть нос в дела Беларуси», подчеркнул Лукашенко и пообещал отправить записи переговоров Москве.

Он также предупредил российского премьера, что Запад готовит «пакости» перед региональными выборами в России в середине сентября. Сама же Белоруссия в упреждение возможных атак со стороны Литвы и Польши «развернула практически половину армии».

Границы готовятся

Помимо согласования позиций по внешнеполитическим вопросам, Минск и Москва также провели переговоры о снятии ограничений на границе между двумя государствами, заявил

«Известиям» глава комитета ГД по делам СНГ, связям с соотечественниками и евразийской интеграции Леонид Калашников.

– И уже в ближайшее время будет принято решение об открытии границы с Белоруссией и возобновлении регулярных авиаперевозок, – анонсировал политик.

Решение об открытии границы может быть принято уже во время визита Александра Лукашенко в Москву в течение ближайших двух недель, уточнил в беседе с «Известиями» зампред комитета Виктор Водолацкий.

– В ходе переговоров будет затронут этот вопрос, будут даны поручения министрам транспорта обеих стран подготовить все необходимые меры, чтобы снятие ограничений не привело ко второй волне пандемии, – пояснил парламентарий.

Россия прекратила воздушное сообщение с другими государствами на фоне пандемии COVID-19. Под эти ограничения подпала и Белоруссия, с которой граница была полностью перекрыта 30 марта. В июле премьеры двух стран уже обсуждали возобновление перевозок, но конкретных решений пока представлено не было. «Белавиа» уже четырежды откладывала возобновление рейсов в Россию, пока датой начала полетов установлено 15 сентября.

Белорусский политолог Алексей Дзермант считает, что время для открытия границ сейчас как нельзя подходящее.

– Это визит не только **Михаила Мишустина**, но и всей правительственной команды. Будут достигнуты серьезные договоренности, но стоит вопрос быстроты их реализации. Я думаю, что все ключевые решения будут приняты в течение недели, поэтому такой большой десант и понадобился. Стороны уже подготовили все необходимые решения для предстоящей и важной встречи между двумя президентами, – добавил Леонид Калашников.

По его оценке, главные проблемы при создании Союзного государства – формирование единого совещательного органа по аналогии с Европарламентом и введение общей валюты, «но и это можно организовать достаточно быстро».

Первый за вакциной

После встречи с Лукашенко **Мишустин** направился на переговоры с белорусским премьером Романом Головченко. Во время беседы председатель российского правительства не без радости подчеркнул: Москве и Минску удалось разрешить долгие споры по поводу цен на энергоносители.

Помимо этого, стороны обсудили поставки российской вакцины от коронавируса – первой зарегистрированной в мире, как подчеркнул в беседе с агентством «БелТА» глава российского Минздрава Михаил Мурашко. Белоруссия же станет первой страной, куда Россия поставит это лекарство, напомнил белорусский премьер Роман Головченко. Он заверил, что испытает российскую вакцину от COVID-19 на себе.

Не обошли стороной премьеры и переброску нефтепотоков в Белоруссию – вместо портов Литвы их предлагается доставлять через российскую Усть-Лугу, этот «вопрос будет прорабатываться», рассказал журналистам глава Минэнерго РФ Александр Новак.

Замгендиректора Института национальной энергетики Александр Фролов сообщил «Известиям», что такая переброска потоков нефти не станет сложной задачей. Аналитик подчеркнул, что Белоруссия ежегодно экспортирует через Прибалтику около 6 млн т, из них на Литву приходится примерно 1,5–2 млн т.

– Российский порт без каких-либо затруднений способен справиться с тем грузопотоком нефти, который экспортирует Белоруссия через Литву, – подчеркнул аналитик.

Вадим Иосуб, старший аналитик ИАЦ «Альпари Евразия» отметил, что на переброске белорусского экспорта через Усть-Лугу Россия активно настаивала еще в 2017 году. Тогда, по его словам, Белоруссия не пошла на подобный шаг, так как это приводило к удорожанию логистики. Даже после того как РЖД предложило скидку в 50% на свои тарифы, Минску такая идея не показалась выгодной.

– Чтобы сейчас эта переброска состоялась, с учетом разницы в транспортном плече, нужны дополнительные скидки на транспортные тарифы. В противном случае Беларусь потеряет в деньгах, – заявил эксперт.

Однако, по мнению генерального директора Института национальной энергетики Сергея Правосудова, Минск сейчас не в лучшем состоянии, чтобы выбивать какие-то скидки.

– Надо понимать, что Россия еще является крупнейшим кредитором Белоруссии и долг перед РФ составляет около \$8 млрд, – пояснил эксперт «Известиям».

Он также напомнил, что власти республики уже больше года повторяют: проводимый Москвой налоговый маневр в нефтяной отрасли скажется на бюджете достаточно серьезно. В следующем году потери могут составить около \$145 млн. На этом фоне республика пыталась выбить у России более низкие цены на энергоносители, и частично ей удалось это сделать. Москва пошла на уступки Минску и в феврале пообещала снизить стоимость нефти за счет сокращения премий российских компаний на \$2 за т, отметил Сергей Правосудов.

<https://iz.ru/1056562/elnar-bainazarov-pavel-panov-valerii-voronov/barernaia-lestnitca-rossiia-mozhet-otkryt-granitcu-s-belorussiei-v-sentiabre>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4476434>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.04.09; К ЮГУ ОТ ГРАНИЦЫ: ТУРПОТОК В ЕГИПЕТ, ОАЭ И НА МАЛЬДИВЫ ВЫРАСТЕТ К КОНЦУ ГОДА; НАИБОЛЕЕ ПЕРСПЕКТИВНЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ ДУБАЙ

Правительство разрешило возобновить авиасообщение с Дубаем, Каиром и Мале в ограниченном режиме. Пока полеты будут открыты только два раза в неделю в ОАЭ и на Мальдивы и три раза в неделю в Египет. От российской стороны полеты будет осуществлять «Аэрофлот». В ближайшие недели существенного пассажиропотока по этим направлениям не ожидается: высокий сезон в ОАЭ и на Мальдивах начинается в ноябре, а прямые рейсы на египетские морские курорты по-прежнему закрыты, отмечают эксперты. Но даже ограниченное возобновление полетов послужит позитивным сигналом для отрасли – в Российском союзе туристической индустрии (РСТ) не исключают увеличения количества рейсов в эти страны до конца года.

Открыли новое

Правительство РФ 3 сентября опубликовало распоряжение о возобновлении рейсов в Каир не более трех раз в неделю, в Дубай и Мале – не более двух раз. В распоряжении не конкретизировалось, какие именно перевозчики допущены до полетов в эти города.

Документ вступает в силу сразу после публикации, сказали «Известиям» в **пресс-службе** правительства. Максимально допустимое количество рейсов в неделю указано для перевозчиков каждой из стран, добавили в Белом доме. Таким образом, в ОАЭ из России, с учетом полетов арабских авиакомпаний, будет выполняться по четыре рейса в неделю.

Когда сообщение с этими странами будет возобновлено в полном объеме, в **пресс-службе** кабмина не сказали, отметив, что дальнейшие решения будут приниматься в соответствии с эпидемиологической ситуацией, исходя из объявленных ранее критериев и на основе принципов взаимности.

При въезде туристам в аэропортах прибытия нужно будет предоставить отрицательный ПЦР-тест на коронавирус: для Египта он должен быть сделан не более чем за 72 часа до въезда в страну, для ОАЭ и Мальдив – за 96 часов. Также необходимо иметь страховой полис, покрывающий расходы на лечение при заражении COVID-19, говорится на сайте Tutu.ru.

В аэропорту Дубая нужно будет заполнить форму декларации здоровья и карантинную форму и передать их сотрудникам управления здравоохранения. Гости ОАЭ должны

будут также установить приложение COVID-19 DXB, через которое можно отправить сигнал SOS при заражении, найти адреса больниц.

Международка не для всех

Судя по выделенной квоте, «Аэрофлот» станет пока единственной авиакомпанией, которая будет летать в эти страны. 3 сентября перевозчик объявил о возобновлении полетов в Дубай с 11 сентября и в Каир с 9 сентября. Авиакомпания будет летать в ОАЭ дважды в неделю из московского аэропорта Шереметьево по пятницам и субботам. В Египет – трижды в неделю. О датах возобновления полетов на Мальдивы пока не объявлялось (туда прямые рейсы и раньше совершал именно «Аэрофлот»).

Открыты и продажи билетов. На 16:00 мск 3 сентября на официальном сайте компании цена перелета по направлению Москва–Дубай по безбагажному тарифу в одну сторону составляла 22 тыс. рублей, по тарифу «Эконом оптимум» – 27 тыс. рублей, «Эконом максимум» – 35,3 тыс. рублей. Билет до Дубая по тарифу «Бизнес оптимум» стоил 225,5 тыс. рублей, «Бизнес Максимум» – 244 тыс. рублей. Рейсы будут выполняться на широкофюзеляжных самолетах Airbus A330 (295–440 мест). Это говорит о том, что компания рассчитывает на относительно высокую в нынешних условиях загрузку.

До пандемии на направлении также фиксировался высокий спрос: «Аэрофлот» выполнял от двух рейсов в сутки на Airbus A330 и Boeing 777 (402 места).

До пандемии в Дубай летали «Победа» (лоукостер «Аэрофлота»), S7, «Уральские авиалинии», чартерные авиакомпании.

О том, какие иностранные перевозчики получают право на полеты из открытых стран в Россию, на момент публикации известно не было.

В S7 «Известиям» сказали, что компания готова выполнять полеты по направлению Новосибирск–Дубай. Но на данный момент порядок распределения частот не определен и не известен перевозчику. В случае расширения лимита по числу рейсов компания не будет на этом направлении конкурировать с «Аэрофлотом», который возит пассажиров из Москвы.

В Минтрансе, Росавиации и оперативном штабе по борьбе с коронавирусом на момент публикации не ответили на вопросы «Известий».

Пробные полеты

Исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев говорит, что постепенное возобновление авиасообщения – позитивный сигнал для отрасли: есть шанс, что к началу высокого сезона в ОАЭ и на Мальдивах (с начала ноября) сообщение будет возобновлено в полном объеме.

– В целом в ближайшее время существенного пассажиропотока на направлениях не ожидается. Он связан с высоким туристическим сезоном, который для этих стран пока не наступил, – добавил эксперт.

Вице-президент РСТ Юрий Барзыкин считает, что из-за ограничения количества рейсов в ближайшие недели существенного турпотока в Египет, ОАЭ и на Мальдивы ожидать не стоит. Это лишь первый этап возобновления полетов, на котором будет отработан алгоритм работы в условиях пандемии.

В дальнейшем – если не будет вспышек заболеваемости – можно ожидать расширения количества рейсов и увеличения турпотока, добавил эксперт. Наиболее перспективным из новых направлений эксперт назвал ОАЭ, так как прямые рейсы на египетские морские курорты по-прежнему закрыты, а спрос на путешествия на Мальдивские острова ограничен.

<https://iz.ru/1056528/german-kostrinskii/k-iugu-ot-granitcy-turpotok-v-egipet-oe-i-na-maldivy-vyrastet-k-kontcu-goda>

На ту же тему:

<https://radiosputnik.ria.ru/20200903/turizm-1576707890.html>

<https://rg.ru/2020/09/03/rf-vozobnovliaet-mezhdunarodnoe-aviasoobshchenie-s-egiptom-oae-i-maldivami.html>

<https://rg.ru/2020/09/04/kolichestvo-zaprosov-rossiian-na-perelety-na-maldivy-vyroslo-v-shest-raz.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/4451888>

<https://www.pnp.ru/social/barkhatnyy-sezon-mozhno-provesti-v-egipte-na-maldivakh-ili-v-emiratakh.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ ПОТАПОВА; 2020.04.09; ВДОХНЕМ С ОБЛЕГЧЕНИЕМ; В КУЗБАССЕ ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ОБСТАНОВКУ УЛУЧШАЮТ БЛАГОДАРЯ ОБНОВЛЕНИЮ ПАРКА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

В Кузбассе с его неблагоприятной экологической ситуацией общественный транспорт переводят на природный газ. Угледобывающий регион по итогам 2019 года, согласно данным Росприроднадзора, вошел в первую десятку субъектов Федерации с самым грязным воздухом. Вредные выбросы в атмосферу за год составили 1830 тысяч тонн. Больше зафиксировано только в Красноярском крае, где общий выхлоп в небо превысил 2,6 тысячи тонн.

На четверть эта проблема связана с общественным транспортом, а значит, курс местных властей на его газификацию более чем оправдан. Эксперты подсчитали, что автобусы, работающие на газе, при более низких (почти в четыре раза) затратах на горючее в девять раз чище бензиновых по показателям задымленности, в восемь – по выбросам оксида углерода, а сажи от них и вовсе не бывает. К тому же двигатель у таких машин шумит значительно меньше, и служат они в полтора раза дольше.

– Рост количества транспорта, работающего на природном газе, входит в план по реализации региональной платформы «Чистый уголь – зеленый Кузбасс», – напомнил **замгубернатора Кемеровской области Андрей Панов**.

Власти стимулируют перевозчиков газифицировать автопарк, полностью освободив их от уплаты транспортного налога. И на сегодня в регионе компримированным природным газом-метаном заправляются уже больше трети (свыше семисот) городских автобусов. При этом подвижного состава, работающего на метане, больше с каждым годом. 171 из 467 автобусов, закупленных в этом году, будут потреблять именно газ.

Потому, как подчеркнул Андрей Панов, созданию соответствующей заправочной инфраструктуры в Кузбассе уделяется особое внимание. Местная сеть автомобильных газонаполнительных компрессорных станций – одна из самых динамично развивающихся за Уралом. По данным регионального минтранса, к девяти АГНКС до конца года добавятся две, а к 2023-му – еще шесть. И автомобильных газозаправок (АГЗС), где можно «подзарядиться» пропан-бутановой смесью, в области более шестидесяти. Причем в расширение всей этой сети не вложено ни копейки бюджетных денег – только средства инвесторов. Хотя регион заявлялся на участие в федеральных программах по субсидированию строительства газозаправок и переоборудования техники для использования экологичного топлива. На развитие его рынка в России до 2024 года будет выделено 19,29 миллиарда рублей из федерального бюджета. В результате потребление природного газа автотранспортом увеличится до 2,7 миллиарда кубометров, а число стационарных заправок такого рода – до 1273.

Пока госпрограммой охвачено лишь 20 с небольшим территорий в европейской части страны, включая Москву и Санкт-Петербург. Но компания «Газпром газомоторное топливо» (ГМТ) недавно предложила увеличить число регионов – участников программы до шестидесяти. В том числе территориями с крупными промышленными центрами, проблемных в экологическом отношении. Наряду с Сахалинской, Калининградской и Свердловской областями в направленный в Минэнерго России список вошли и субъекты

Сибирского федерального округа – Алтайский край, Новосибирская и Омская области, а также Кузбасс.

<https://rg.ru/2020/09/03/reg-sibfo/obshchestvennyj-transport-kuzbassa-perevedut-na-gaz.html>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.04.09; ЛОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ: ПОЧЕМУ ВАЖНО СМОТРЕТЬ НА НОМЕР ВЫЗВАННОГО ТАКСИ; КЛИЕНТЫ ТАКСИСТОВ-НЕЛЕГАЛОВ РИСКУЮТ ДЕНЬГАМИ И ЗДОРОВЬЕМ

«Как часто вы внимательно перепроверяете номера такси из приложения, перед тем как сесть в машину?» – такой вопрос задал московский департамент транспорта в своем Telegram-канале. По данным ведомства, с 4 июня по 30 июля из 586 заказов такси различных операторов 47 раз на вызов приезжал совершенно другой автомобиль, не указанный в приложении. Почему так происходит, разбирались «Известия».

– У таких машин часто нет разрешения на осуществление деятельности такси. Номер может отличаться на одну цифру или букву, но оператор уже не несет никакой ответственности, если с пассажиром в дороге что-то произойдет. А в случае ДТП практически невозможно возместить ущерб, так как у нелегального автомобиля нет специальной страховки, – рассказали в дептрансе.

Лидеры по подложным перевозкам

Подложных машин больше всего оказалось у компаний InDriver, Gett и «Ситимобил». Разумеется, все сведения о нарушениях подобного рода сразу же отправляются на стол столичной прокуратуры.

Анонимный источник, более 10 лет проработавший в сфере такси, рассказал «Известиям», что большинство агрегаторов отключают машину от сервиса в течение 2–4 недель. То есть машина, уже лишенная разрешения, всё еще может выполнять заказы. Вносят в базу таксистов и поддельные документы. По словам источника, так полтора года назад работали около 30% таксистов, особенно в подмосковных городах.

Для проверок нет базы

Стать водителем такси довольно просто. Достаточно подключиться к тому или иному таксопарку – предложений в интернете достаточно. Личного присутствия не нужно, достаточно отправить скан паспорта. О проверке наличия судимостей или штрафов за нарушения ПДД у водителя и речи быть не может – «нет доступа к соответствующим базам», говорят таксомоторные компании.

– Сейчас мы ведем переговоры с ГИБДД об организации автоматизированной проверки водительских прав таксистов и пользователей каршеринга, – пояснили в «Яндекс.Такси».

На сайте ГИБДД проверить водительское удостоверение таксиста можно, но это делается исключительно вручную, то есть для проверки большого массива данных необходимы сотни сотрудников и многие часы работы.

В соцсетях же можно найти объявления о продаже нелегальных учетных записей с поддельными документами, рассказал председатель Профсоюза московских таксистов Николай Кодолов.

В результате, по данным ГИБДД, в 2017 году рост аварийности с участием автомобилей такси с причинением ранений пассажирам в Москве составил 30%. В 2020-м эта цифра выросла до 80%.

«Пострадавший бегаёт по кругу»

Шофер «Яндекс.Такси», с которым попала в ДТП правозащитница и эксперт ООПН «Безопасная столица» Елена Гращенкова, устроился работать в компанию «Везет», находясь под следствием за перевозку наркотиков.

Три года Гращенкова судилась с компанией и в 2019 году выиграла дело. Это был первый случай, когда агрегатор признали ответчиком и присудили выплачивать компенсацию потерпевшему. Как писали тогда СМИ, решение могло изменить весь рынок

таксомоторных перевозок. Кроме того, процесс пролил свет на многие теневые стороны таксомоторного бизнеса.

– Сейчас перевозчикам всё равно, кто будет вести машину: им главное отбить аренду. Первое юридическое лицо – агрегатор. Он привлекает пассажира в приложение. Кому они продают клиентов? Второму юридическому лицу – ООО, которое сдает машину в аренду. Эти авто брендированы, с разрешениями и шашками. За 1500–2000 рублей в сутки. Третье юрлицо – так называемая «подключашка». Его задача – обналить деньги и передать наличные водителю. Пассажир садится в машину, платит агрегатору. Он берет свои 25%. Остальные деньги ушли «подключашке», которая тоже забирает свой процент (3–4%) за продажу информационных услуг – такой тип бизнеса у них и у агрегатора. «Подключашки» все зарегистрированы где-то на домашних адресах, получается, занимаются обналом, в стране их сотни тысяч, – поделилась Елена своими выводами с «Известиями».

– Если что-то случается – водитель нападает на пассажира – пострадавший обращается к агрегатору. Агрегатор посылает пассажира к «подключашке», а она присутствует только в электронном виде, отправляет пассажира в таксопарк, зарегистрированный в каком-нибудь дворе в дальнем регионе. И дальше пострадавший бегаёт по кругу, – рассказала Гращенкова.

Что делают агрегаторы

Количество подложных автомобилей крайне мало, рассказали в **пресс-службе** «Ситимобил», подчеркнув, что такие случаи наблюдаются у всех агрегаторов.

– В ходе контрольных мероприятий было выявлено несколько транспортных средств с подложными номерами, которые были подключены к нашему сервису. Сейчас мы занимаемся расследованием инцидентов и дальнейшей наладкой механизма выявления таких ТС и недобросовестных водителей. Мы ужесточаем контроль за внешним обликом ТС и его соответствием всем необходимым требованиям, – заявили «Известиям» в **пресс-службе** «Ситимобил». В компании особо отметили, что безопасность пассажиров и водителей всегда на первом месте и «Ситимобил» находится «в режиме открытого диалога» с дептрансом.

Сейчас безопасность пассажира – один из инструментов конкуренции за клиентов среди служб такси. В Московском профсоюзе такси отметили, что передовиками в этой области давно стал агрегатор «Яндекс.Такси».

«Яндекс» проверит всех

– «Яндекс.Такси» передает заказы легальным перевозчикам – таксопаркам и индивидуальным предпринимателям – у которых есть все необходимые разрешения на перевозки. Оперативно отслеживать актуальность таких разрешений в автоматическом режиме позволяет интеграция с реестрами разрешений. Если разрешение недействительное, «Яндекс.Такси» отключает доступ перевозчика к заказам сервиса. Что касается нарушений, то на самом деле у нас давно есть технологии, которые это всё отслеживают. Например, мониторинг скорости и мониторинг маневренности, – поделилась с «Известиями» представитель «Яндекс.Такси» Ася Паноян.

Речь идет об определении с помощью GPS маршрута и скорости автомобиля. Эта информация накладывается на карту с отметками об ограничениях скорости. Если водитель регулярно превышает скоростной лимит на 20 км/ч и больше, ему приходит предупреждение. В случае его игнорирования алгоритм закрывает таксисту доступ к заказам сервиса.

Навести порядок в сфере такси призван законопроект, внесенный в Госдуму председателем комитета по транспорту и строительству Евгением Москвичевым. Предлагается ввести запрет на передачу таксопарками автомобилей с разрешением третьим лицам. Нанимать водителей придется по Трудовому кодексу.

– Никаких самозанятых: самозанятый не может отвечать. Отвечать должно юрлицо. Что касается агрегаторов, там будет прописано, что агрегатор не освобождается от ответственности, – рассказал «Известиям» **председатель координационного совета профсоюза таксистов, член Общественного совета Минтранса России Андрей Попков**. Сейчас законопроекту предстоит второе чтение в Госдуме, намеченное на сентябрь.

<https://iz.ru/1056612/anastasija-pisareva/lozhnoe-dvizhenie-pochemu-vazhno-smotret-na-nomer-vyzvannogo-taksi>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА, НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.04.09; КВАНТЫ ВПИСАЛИСЬ В ГЕОПОЛИТИКУ; «ДОРОЖНАЯ КАРТА» ПО РАЗВИТИЮ ТЕХНОЛОГИИ СЕКВЕСТРИРОВАНА

«Дорожная карта» по развитию в России квантовых коммуникаций, которое курирует ОАО РЖД, принята в урезанном на 2,7 млрд руб. виде. Одним из направлений для секвестра стали расходы на привлечение в страну иностранных специалистов. Разработчики документа также не стали закладывать на доходы от экспорта решений на основе технологии. Геополитическая обстановка не позволяет ждать широкого рынка сбыта, согласны эксперты.

Правкомиссия по цифровому развитию утвердила разработанную ОАО РЖД «дорожную карту» по развитию квантовых коммуникаций в секвестрированном виде, следует из протокола по итогам заседания комиссии 27 августа (копия есть у “Ъ”). Согласно утвержденному варианту, на реализацию проекта потребуется 16,7 млрд руб. до 2024 года (10,2 млрд руб. из бюджета и 6,5 млрд руб. – из внебюджетных средств, в том числе ОАО РЖД). Это примерно на 2,7 млрд руб. меньше, чем в варианте, рассматривавшемся до пандемии.

Основное сокращение пришлось на направление создания магистральных квантовых сетей – с 14,4 млрд руб. до 12,8 млрд руб.

Кроме того, например, решено резко сократить бюджет на привлечение иностранных специалистов для разработки квантовых сетей – со 130 млн руб. до 20 млн руб. При этом разработчики «дорожной карты» не стали закладывать в нее выручку от экспорта продуктов квантовых технологий: если в одной из предыдущих версий на это приходилось около 5 млрд руб. продаж, то в утвержденном документе такого пункта нет.

«Дорожная карта» по квантовым коммуникациям – второй утвержденный документ по теме в рамках федерального проекта «Цифровые технологии», подтвердил “Ъ” **заместитель главы Минкомсвязи Максим Паршин**, указав, что ранее была одобрена «дорожная карта» «Росатома» по квантовым вычислениям.

Проект «Квантовые коммуникации» предполагает два направления.

Первое – создание интернета вещей на базе квантовых вычислений. Это позволит, например, безопасно управлять беспилотными поездами. Второе – внедрение магистральных квантовых сетей для безопасной передачи данных. Технология предполагает квантовое распределение ключей шифрования при передаче данных по волоконно-оптической связи.

Одним из первых пилотных проектов станет строительство магистральной квантовой сети Москва–Санкт-Петербург протяженностью около 800 км, сообщили в РЖД. Там рассчитывают на коммерциализацию сервисов квантовой связи и криптографии не только на российском, но и на зарубежных рынках.

Отказ от внесения в «дорожную карту» экспортных показателей может быть вызван тем, что экосистема квантовой коммуникации еще только формируется, полагает директор технологической практики КРМГ в России и СНГ Сергей Вихарев, однако в принципе можно было бы рассчитывать на продажи по крайней мере в геополитически лояльных странах.

В России потенциальные потребители продуктов технологии – это в первую очередь госорганы и банки, так как у частного бизнеса доверие к использованию магистральной квантовой сети будет ниже, считает он. Партнер и руководитель направления по работе с операторами связи Deloitte в СНГ Антон Шульга более скептичен, отмечая, что геополитический расклад сейчас не позволяет надеяться на то, что у России купят новые технологии стратегической для страны ценности, даже если будет что продавать.

Руководитель группы квантовых информационных технологий Российского квантового центра и основатель проекта QAPP Алексей Федоров при этом предостерегает от полного отказа от работы с иностранными специалистами, так как это грозит замедлением научного развития и отставанием в разработке. Однако осторожный подход к привлечению зарубежных экспертов может быть оправдан, отмечает он, так как сфера квантовых коммуникаций должна вписываться в существующие стандарты информационной безопасности.

<https://www.kommersant.ru/doc/4476849>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО; 2020.03.09; НЕ ЦЕПЛЯЮТСЯ ЗА ЖИЗНЬ: ПОЧЕМУ ЗАЦЕПЕРЫ ПРОДОЛЖАЮТ КАЛЕЧИТЬСЯ И УМИРАТЬ; МОЖНО ЛИ СВЕСТИ НА НЕТ ТЯГУ К ОПАСНЫМ «ПОКАТУШКАМ»

На днях в детскую больницу имени Сперанского поступил сложный пациент: 11-летнего школьника с множественными переломами и ранами обнаружили в лесу под Наро-Фоминском неподалеку от железной дороги. Позже выяснилось, что мальчик пытался проехать на электричке, зацепившись за подножку последнего вагона, но сорвался. Тем временем в тоннеле петербургской подземки обнаружено тело 22-летнего парня. Как выяснили местные СМИ, молодой человек вел собственный блог, где публиковал видеоотчеты с экстремальных поездок на составах электропоездов. Рядом с погибшим зацепером нашли видеокамеру. О том, как бороться с опасными «покатушками», какое наказание грозит за зацепинг, читайте в материале «Известий».

Чудом выжил

Закрытая черепно-мозговая травма, ушиб шейного позвонка и грудной клетки, перелом обеих лодыжек – это лишь часть травм, которые получил юный экстремал из Наро-Фоминска. Его искали почти двое суток – как отметили медики, еще час поисков и замерзающего израненного ребенка было бы уже не спасти.

«Мальчик хотел прокатиться на электричке, зацепился за подножку последнего вагона, но в пути сорвался. Видимо, от полученных травм потерял сознание. Его нашли только через полтора дня после случившегося», – отметила уполномоченный по правам ребенка в Московской области Ксения Мишонова.

Сейчас состояние ребенка стабилизировалось. По словам мамы Екатерины, она и знать не знала о таком увлечении сына. «Он не занимался зацепингом, первый раз так. Они TikTok смотрели, может, там что-то увидели и решили попробовать», – гадают женщина. Впрочем, друзья мальчика рассказали полицейским, что опасную затею они практикуют не в первый раз.

«Всегда катались, и всё было хорошо, – признался один из друзей. – Он достал телефон и начал фотографироваться. В этот момент он сорвался, так как держался всего одной рукой».

Попробуй докажи

О зацепинге, то есть экстремальных поездках на крышах, поручнях, подножках поездов, заговорили 8–10 лет назад, и с годами это увлечение безопаснее не стало. Так после недавней поездки на крыше «Сапсана» 18-летняя девушка лишилась ноги. А 27 августа стало известно о гибели на станции МЦК «Нижегородская» 13-летнего зацепера – подростка убило током.

По словам ведущего юриста Европейской юридической службы Юрия Тулупова, ст. 11.17 КоАП РФ предусмотрена ответственность за посадку или высадку граждан на ходу поезда либо проезд на подножках, крышах вагонов или в других, не приспособленных для проезда пассажиров местах в виде штрафа в размере 100 рублей. Другого наказания за зацепинг, по сути, нет. Как вариант – привлечь за хулиганство, но это сделать непросто.

«Для того чтобы зацепинг квалифицировать как хулиганство, необходимо, чтобы подобные поездки сопровождались какими-нибудь демонстративными действиями, выражающими явное неуважение к обществу. Примеров подобного в судебной и следственной практике не встречалось», – говорит в беседе с «Известиями» юрист. Специалист напоминает, что административная ответственность наступает только для лиц, достигших 16 лет. За малолетних же зацеперов отвечают родители – их могут привлечь по ч. 1 ст. 5.35 КоАП РФ за ненадлежащее исполнение обязанностей по воспитанию несовершеннолетних.

Три года назад Уголовный кодекс дополнили ст. 267.1 «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств». И наказание по ней сурово: штраф 150–300 тыс. рублей, лишение свободы до двух лет. Но, как отмечают специалисты, экстремалов по этой статье не привлекают – сложно доказать, что поездка зацепера имела последствия для эксплуатации транспорта.

«Молодец, мужик растет!»

Смешной штраф в 100 рублей не раз пытались увеличить хотя бы до 700–1,5 тыс. рублей, а в случае повторного нарушения – до 4–5 тыс. рублей, но пока всё осталось без изменений. Как отметила в беседе с «Известиями» глава комитета Совета Федерации по социальной политике, представитель Мосгордумы в Совете Федерации Инна Святенко (в свое время она выступала редактором законопроекта о внесении изменений в административный кодекс в части повышения штрафов за зацепинг), увеличение штрафов – одна из мер, но только на законодательном уровне проблему не решить.

«С одной стороны, родители должны мгновенно реагировать и обращаться к специалистам, если от ребенка пахнет железной дорогой (а это специфичный запах мазута, пропитки шпал – он достаточно въедливый), появляется альпинистское снаряжение, перчатки, – говорит эксперт. – С другой стороны, это и работа полиции, которая проводит целые спецоперации. К сожалению, часто группы зацеперов выявляют уже после того, как кто-то из детей получил травму, – цепляются за эту ниточку и распутывают целый клубок большого закрытого сообщества».

К слову, реакция родителей на столь опасное увлечение ребенка порой вызывает недоумение.

«Я участвовала в рейдах на железной дороге. Когда мы с полицией на транспорте обнаруживали ребенка, снимали его, звонили родителям, то отец говорил так: «Ну молодец, мужик растет! Правильно, он себя пробует. Я тоже на трамвае катался, когда был маленький. Это было круто, мы воображали перед девчонками». Понимаете, раньше трамвай шел с одной скоростью, а сейчас электрички уже идут с другой скоростью. Риски несоизмеримы! Хотя раньше и те, кто цеплялись за трамвай, гибли. Мне кажется, что надо еще что-то и в сознании перевернуть, в том числе и у родителей», – считает Инна Святенко.

Впрочем, в опасной моде на зацепинг есть и положительная динамика. По словам председателя комитета Совета Федерации по социальной политике, по крайней мере на Московском железнодорожном узле данные о количестве травмированных и погибших зацеперов снижаются. «Но пока есть это деяние, есть над чем работать», – замечает Инна Святенко.

Как пояснили «Известиям» в отделе информации и общественных связей УТ МВД России по ЦФО, за семь месяцев этого года на участках обслуживания травмы получили 11 несовершеннолетних зацеперов, четыре из них погибли.

«Случаев смертельного травмирования подростков в текущем году меньше по сравнению с 2019 годом, – заметили в ведомстве. Правда, конкретную цифру не озвучили. – За семь месяцев 2020 года сотрудниками транспортной полиции УТ МВД России по ЦФО проведено более 3000 профилактических рейдов на участках обслуживания. В учебных заведениях на постоянной основе проводятся профилактические беседы, лекции».

Кроме того, полицейские борются с зацепингом и онлайн: мониторя социальные сети, сотрудники подразделения по делам несовершеннолетних находят и блокируют группы, содержащие противоправный контент, пресекают несанкционированные акции зацеперов.

Блокировать на «автомате»

Старший преподаватель кафедры гражданского права и процесса университета «Синергия» Александр Алексеев замечает, что подростками-зацеперами движет «ложное чувство бесшабашной удали и желание выложить в сеть интернет видео или фотографии их экстремальной поездки на пригородной электричке, показать крутизну».

«В прессе предлагалась идея установки на смартфоны подростков специального приложения, которое блокировало бы аудио– и видеовозможности устройства при нахождении его вблизи железнодорожных путей и сообщало родителям о том, что ребенок находится в опасной зоне. Мне кажется, что исключение возможности сделать селфи на движущемся поезде значительно сократит желание подростка кататься на поездах», – говорит в беседе с «Известиями» Александр Алексеев.

В 2018 году в Роскомнадзоре заявили, что пропаганду зацепинга в соцсетях удалось свести к нулю. Тогда информация о зацепинге была удалена администрациями ресурсов из 387 групп и сообществ на основании судебных решений. «Известия» попросили уточнить **пресс-службу** ведомства, насколько сейчас активны группы зацеперов в соцсетях, какова актуальная статистика по заблокированным ресурсам, но на момент публикации ответ не получили. По словам **лидера общероссийского движения «Сильная Россия» Антона Цветкова**, в целом зацепинг был всегда и праздновать победу над ним рано – в интернете информации хватает.

«Чтобы победить зацепинг, необходимо блокировать любую информацию о зацепинге в социальных сетях и сети интернет, – говорит «Известиям» эксперт. – Причем не на уровне «общественники увидели и добиваются блокировки через прокуратуру», а на программном уровне – выявлять в течение секунды и автоматически блокировать. Зацепинг не признаешь экстремизмом, но, возможно, информацию о нем нужно блокировать как опасную для жизни».

Показать другую жизнь

По словам Инны Святенко, любопытство, потребность в выбросе адреналина, протестность (особенно в пубертатный период) приводят детей в закрытые группы, которыми на самом деле манипулируют взрослые.

«За всеми этими явлениями стоят далеко не дети, а взрослые. Они создают команду ребят, которые им подчиняются, беспрекословно слушают и совершают такого рода вылазки», – считает председатель комитета Совета Федерации по социальной политике.

«Мы предлагали для взрослых зацеперов установить административный арест на 15 суток и уголовную ответственность для лиц старше 18 лет, которые вовлекают в зацепинг несовершеннолетних», – говорит Антон Цветков. Но пока эта инициатива не получила отклика. Есть и другие предложения.

«Нужно восстанавливать бесплатный внеурочный досуг. Детям элементарно некуда пойти: секции платные, а то, что бесплатно, зачастую просто им неинтересно. Многие идут в зацепинг, потому что им некуда податься, а это бесплатное, интересное для них увлечение, – говорит общественник. – Нельзя всё перекладывать на родителей, потому что многие ничего сделать не могут – нет авторитета. К нам приходили родители: «Помогите! Что нам делать с нашим ребенком? Мы не понимаем, он нас не слушает». Как правило, в таких случаях мы помогаем устроить ребенка в какую-то секцию, и это хороший

механизм. Когда дети переходят в какую-то интересную секцию и тренер начинает с ними работать именно как воспитатель и фактически второй отец, это срабатывает».

Иногда после неудачной поездки очередного зацепера родители рассказывают, что объясняли ребенку, насколько опасно такое экстремальное увлечение, показывали видео, но на деле получился обратный эффект. Может, лучше и не показывать заманчивые для подростка картинки? Врач-психиатр, психотерапевт Евгений Фомин полагает, что обсуждать проблему лишь на словах тоже не стоит.

«Если объяснять на словах, то ребенку захочется посмотреть, о чем же идет речь. Будет искать в интернете, увидит только удачные моменты, и это его замотивирует», – говорит «Известиям» специалист.

По словам Евгения Фомина, важно показать перспективу, что ждет после «момента славы», ведь чаще всего будущее у зацепера не радужное, если вообще есть.

«Нужно сделать подборку, выбрать неудачные моменты, те истории, которые можно проследить дальше: подросток получил увечья, травму, инвалидность, в худшем случае погиб. Показать, что за коротким видео в пару минут есть продолжение. Это нужно для того, чтобы подросток для себя взвесил: стоит ли ради минутного, короткого хайпа рисковать своим будущим? Что ты дальше с этим будешь делать, как ты себя реализуешь, будучи неполноценным? – поясняет врач-психиатр. – Сейчас же все, грубо говоря, заточены на успех: заходят в Instagram и смотрят, у кого какая машина, кто как одет, как физически выглядит. Нездоровье – это про ощущение неуспешности».

С другой стороны, отмечает специалист, стоит показать и другую сторону: как ты можешь себя реализовать, не рискуя жизнью.

«Поступить в классный университет, стать лучшим в учебе, лучшим в спорте, прокачать свое тело, выучить языки, – перечисляет Евгений Фомин. – Что ты получишь в результате? Хорошую работу, свой бизнес, путешествия, деньги, свободу».

<https://iz.ru/1055999/elena-motrenko/ne-tcepliauitsia-za-zhizn-pochemu-zatcepery-prodolzhaiut-kalechitsia-i-umirat>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, АННА ПОДЛИНОВА; 2020.04.09; ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРЕДЛАГАЮТ ПОСТРОИТЬ ОГРОМНУЮ СЕТЬ ДЛЯ ЗАПРАВКИ СУДОВ СПГ; ИНВЕСТИЦИИ ТОЛЬКО В ПОРТОВУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ОЦЕНИВАЮТСЯ В \$150 МЛН

Правительство обсуждает проект строительства в 15 российских морских портах бункеровочных баз сжиженного природного газа (СПГ) для заправки судов СПГ, следует из материалов Аналитического центра при правительстве (АЦП). Предложения АЦП и Минэнерго уже рассматривались на круглом столе с участием федеральных министерств в конце августа, говорится в материалах, с которыми ознакомились «Ведомости», их подлинность подтвердил участник дискуссии.

Количество судов на СПГ в России растет, но бункеровочных баз еще нет ни одной. Так, первый речной теплоход на СПГ «Чайка», спущенный на воду в августе Зеленодольским заводом им. А. М. Горького (входит в холдинг «Ак барс»), заправляется на заводе с помощью передвижного автомобильного заправщика. Бункеровка с помощью автозаправщика применима для небольших судов, например речных прогулочных, для крупных морских судов технологичнее использовать полноценные бункеровочные базы: последние включают прежде всего причальную стенку, резервуар СПГ, а также трубопровод или судно-бункеровщик, поясняет сотрудник нефтегазовой компании. Если бункеровщик вмещает 5000–7000 куб. м топлива, это около 2200–2400 т СПГ, то автозаправщик обычно рассчитан на 60 куб. м – или около 20 т СПГ.

В России «Газпромнефть Марин Бункер» («дочка» «Газпром нефти») строит пока единственный бункеровщик СПГ. Сдать его в эксплуатацию планируется в 2021 г.,

предполагается, что он будет заправлять российские и зарубежные суда на Балтике, сообщил представитель компании.

Участвовать в строительстве СПГ-баз планируют производители СПГ, говорит представитель компании «Газпром газомоторное топливо» (входит в «Газпром»). СПГ в России производят «Новатэк» и «Газпром». Но для проектов баз потребуется и бюджетное финансирование, сказано в материалах аналитического центра. Госпрограмма «Развитие энергетики» предусматривает субсидирование части затрат на строительство газозаправочных и заправочных СПГ для автомобилей. «Газпром газомоторное топливо» предлагает включить в программу и субсидирование бункеровочной инфраструктуры, поясняет представитель компании.

Другая мера для развития криобункеровочной инфраструктуры – освобождение от таможенных пошлин и НДС необходимого оборудования, говорится в материалах к круглому столу.

«Только портовая инфраструктура этой программы – без учета судов-бункеровщиков – может стоить до \$150 млн», – говорит гендиректор аналитической компании «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров. «Если речь идет о несложной инфраструктуре для небольших судов, то инвестиции могут составлять \$4–5 млн, если речь о крупной базе – стоимость составит от \$10 млн. В этом проекте порядка 10 крупных и пять более мелких портов», – пояснил он.

15 криобункеровочных баз предлагается построить в портах Калининграда, Приморска, Высоцка, Усть-Луги, Большом порту Санкт-Петербург (включая аванпосты Бронка и Кронштадт), Мурманска, Новороссийска, Туапсе, Кавказа, Тамани, Ростова-на-Дону, Владивостока, Восточного (Приморский край), Ванино и Находки, следует из материалов аналитического центра. А к 2030 г. условия для бункеровки СПГ должны быть созданы во всех крупных морских портах и в ключевых портах на Азиатско-Тихоокеанском транспортном коридоре и Северном морском пути, говорится в материалах.

«СПГ является наиболее экологичным судовым топливом. Применение СПГ позволяет на 26% снизить выбросы в атмосферу углекислого газа и на 94% – выбросы оксидов азота по сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе, а также свести к нулю выбросы сажи и оксидов серы», – сказал представитель «Совкомфлота», крупнейшей в России судоходной компании. Сейчас «Совкомфлот» эксплуатирует шесть крупнотоннажных танкеров типа «Афрамекс», которые могут использовать СПГ-топливо. Еще пять «зеленых» танкеров строятся, уточнил представитель компании. Кроме того, СПГ используется 10 танкерами-газовозами «Совкомфлота», но они не требуют бункеровки, так как используют отпарной газ (образующийся при испарении перевозимого ими груза). «Доля СПГ в объеме израсходованного судами топлива стабильно растет: в 2019 г. она составила 15% по сравнению с 12% в 2018 г. и 7,7% в 2017 г.», – уточнил представитель «Совкомфлота».

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) строит два автомобильно-железнодорожных паромы для линии Усть-Луга – Балтийск, которые будут использовать два вида топлива – низкосернистое дизельное и СПГ. «Учитывая маршруты транспортировки продукции, компания рассматривает возможность развития бункеровочных баз, расположенных на Севморпути, и перевода транспорта, использующего этот путь, на СПГ», – говорит представитель «Новатэка». Компания и «Росатом» обсуждали строительство четырех ледоколов на СПГ для обеспечения навигации на западной части Севморпути.

«Базы СПГ в 15 портах – это избыточный проект. Сначала рынок должен увидеть спрос на такую услугу, должно быть понятно, куда судовладельцы будут ходить и сколько у нас будет судов на СПГ. Пока что их очень мало. Например, шесть танкеров «Совкомфлота» уже сейчас бункеруются в Роттердаме. Зарубежные суда, заходящие в Санкт-Петербург, будут бункеровать танкер-бункеровщик «Газпром нефти», который построят в следующем

году. Два парома для «Росморпорта» на линии Усть-Луга – Балтийск будет обслуживать тот же танкер или там сделают СПГ-терминал «Газпрома», – говорит **директор по развитию агентства PortNews Надежда Малышева**. Создание баз СПГ оправданно только в некоторых портах, например в Санкт-Петербурге или Находке, считает Малышева.

«Мы считаем внедрение бункеровочных СПГ-баз перспективным и будем содействовать этому процессу. «Росморпорт» заинтересован в появлении подобной инфраструктуры. Например, она будет востребована в работе наших новых автомобильно-железнодорожных паромов для линии Усть-Луга – Балтийск, первый из которых – «Маршал Рокоссовский» – мы ожидаем принять в эксплуатацию не позднее лета следующего года», – говорит представитель «Росморпорта».

Представители Минфина, Минтранса и Минэнерго не ответили на запрос «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/03/838793-pravitelstvu-postroit>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ГАЛИНА МИСЛИВСКАЯ; 2020.04.09; КОМАНДА НА ВЗЛЕТ; ВАЛЕНТИНА МАТВИЕНКО ПРИЗВАЛА СОЗДАТЬ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ АВИАСТРОЕНИЯ

Спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко предложила создать программу развития авиастроения в России. В четверг она посетила Ростовскую область и провела в Таганроге совещание о перспективах отрасли.

Сразу по прилете губернатор региона Василий Голубев рассказал главе Совфеда о борьбе с природными пожарами. Накануне одновременно возникли возгорания в четырех районах, в трех они локализованы, в одном сохраняется угроза перехода огня на жилые дома, сообщил он.

«Никакая дополнительная помощь из Москвы пока не требуется?» – спросила Валентина Матвиенко. «Она есть: по линии МЧС задействован (самолет-амфибия) Бе-200, летают пять вертолетов, в том числе – Росгвардии и министерства обороны», – ответил губернатор. Он добавил, что лично выезжает в пострадавшие районы и каждые два часа получает отчеты с мест. Голубев заверил, что все, кто потерял имущество, незамедлительно получают компенсации. А семья погибшей на пожаре женщины – выплату в размере одного миллиона рублей.

Затем главе Совфеда показали производство летающих амфибий Бе-200 – самых мощных пожарных гидросамолетов в мире. Их собирают в Таганроге в цехах научно-технического комплекса имени Г.М. Бериева. Бе-200 заправляется водой буквально за 14 секунд и может взять на борт 12 тонн. При этом топлива у самолета хватает на то, чтобы доставить к очагу возгорания 270 тонн воды.

Спикер пообщалась с работниками предприятия и была удивлена, что средняя зарплата составляет 35 тысяч рублей.

Здесь же, на заводе состоялось совещание о перспективах развития отрасли. Глава Совфеда была вынуждена констатировать, что в России фактически отсутствует система управления авиастроением, а многие предприятия копят долги.

«Разве авиационная промышленность будет развиваться без стратегии, без понимания, что развивать?» – сказала Матвиенко на совещании и предложила привлечь специалистов, «разработать и утвердить программу действий». Чтобы развивать производство и укреплять статус России как авиационной державы, «безусловно, нужно оказывать адресную поддержку ведущим предприятиям отрасли, уделять серьезное внимание развитию имеющегося потенциала», уверена спикер. Она заявила, что руководству отрасли и предприятиям следует не только ждать поддержки, но и брать ответственность на себя. Недопустимой она назвала ситуацию, когда самолет Бе-200 выпускается в течение 17 лет, но до сих пор не решен вопрос подготовки кадров для летного состава.

«Это свидетельствует о недостаточном межведомственном взаимодействии, ошибках в системе управления», – считает спикер.

<https://rg.ru/2020/09/03/reg-ufo/valentina-matvienko-prizvala-sozdat-strategiiu-razvitiia-aviastroeniia.html>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.03.09; АВИАКОМПАНИЯМ СБЕРЕГАЮТ СЛОТЫ; ОТРАСЛЕВЫЕ АССОЦИАЦИИ ДОГОВОРИЛИСЬ НЕ ОТБИРАТЬ ИХ В СЛУЧАЕ ОТСУТСТВИЯ ПОЛЕТОВ

IATA совместно с рядом других отраслевых ассоциаций призывает Еврокомиссию поскорее продлить на зимний сезон отказ от правила, по которому авиакомпании могут потерять закрепленные за ними слоты в аэропортах. Слоты – временные интервалы на взлет-посадку – ценный актив, и обычно, если авиакомпания не летает, то в загруженных аэропортах она автоматически теряет слоты. Но в условиях пандемии борьба за сохранение слотов привела бы к необходимости совершать множество пустых рейсов, чего IATA пытается избежать. Проблема касается и крупных российских авиакомпаний – например, в марте «Аэрофлот» объяснял продолжение полетов в Китай именно рисками потери слотов.

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) совместно с рядом других ассоциаций договорились о продлении срока отказа от правила use-it-or-lose-it («используй или теряй») на зимние слоты (оговоренные интервалы на взлет и посадку самолетов в аэропортах). Согласно правилу, авиакомпании должны использовать не менее 80% выделенных слотов или им грозит потеря права на слот в будущих сезонах.

В IATA отмечают, что сейчас критически важно, чтобы Еврокомиссия оформила продление сроков и прояснила правила игры. Для облегчения процесса принятия решения ACI Europe, Airlines for Europe (A4E), Международное представительство авиакомпаний в Европе (AIRE) IATA и Европейская ассоциация координаторов слотов (EUACA) договорились об особых условиях с учетом «чрезвычайных обстоятельств, в которых оказались аэропорты и авиакомпании».

Сохраняющаяся неопределенность, связанная с возможной второй волной пандемии коронавируса, а также существующие ограничения на поездки привели к резкому падению спроса со стороны пассажиров, отмечается в сообщении IATA.

Это, в свою очередь, привело к более медленному восстановлению европейских воздушных перевозок. По данным ассоциации, объем пассажирских авиаперевозок в июле сократился на 79,6% год к году. Тем не менее этот показатель лучше июньского спада на 86,6%, обусловленного в первую очередь сокращением внутреннего авиасообщения в России и Китае, отмечает IATA.

Дальнейшие задержки в принятии решения парализуют процесс планирования зимнего сезона и увеличат затраты для всех сторон, полагает гендиректор ACI Europe Оливье Янковец. Управляющий директор A4E Томас Рейнарт отмечает, что с учетом постоянно меняющихся ограничений жизненно важно, чтобы предстоящее зимнее расписание обеспечивало пассажирам максимальную предсказуемость. Только отказ от правила потери слотов на весь сезон позволит избежать полетов пустых самолетов (которые авиакомпании вынуждены были бы совершать, чтобы не потерять слот), заключает региональный вице-президент IATA в Европе Рафаэль Шварцман.

Ранее IATA сообщала, что многие страны, включая Китай, Бразилию, Мексику, Сингапур, Австралию и Новую Зеландию, отказались от такого правила на зимний сезон 2020 года (октябрь 2020 года–март 2021 года).

ЕС уже смягчал правила, касающиеся потери слотов, после начала пандемии коронавируса. В то же время в августе Wizz Air выступал против продления такого режима на зимний сезон, говоря о том, что ограничения не позволяют ему расширяться в

ключевых аэропортах. Лоукостер ссылаясь на то, что процесс восстановления перевозок у авиакомпаний, за которыми остаются слоты, может занять несколько лет, – например, в аэропорту Гатвик (Великобритания) за такими компаниями остаются слоты на сумму около £1,5 млрд (оценка до коронавируса).

По классификации IATA, аэропорты по загруженности делятся на три категории. Например, в тех, у кого пропускная способность которых позволяет принять рейсы всех авиакомпаний, желающих открыть маршруты в эту воздушную гавань – так называемые некоординируемые – перед открытием рейса перевозчику достаточно согласовать с аэропортом условия обслуживания рейсов. В аэропортах, где пассажиропоток приближается к максимальной пропускной способности, – «координируемые» – авиакомпания должна согласовать проект своего расписания. В аэропортах третьей категории, или «полностью координируемых», спрос на слоты превышает пропускную способность. К последним в России сейчас относятся Шереметьево и Внуково, ко второй категории – Домодедово и Пулково.

Глава Infomost Борис Рыбак отмечает, что слоты стоят денег и являются одним из реальных активов авиакомпаний.

В Европе аэропорты в основном перегружены, и получить хороший слот сложно, продолжает он: «Большое количество слотов – исторические, и у авиакомпании никто не может их отобрать, если она летает, но она может его продать. Другое дело, что, если вы перестаете летать, вы его теряете автоматически, и любой игрок может претендовать на слот». В марте глава «Аэрофлота» Виталий Савельев говорил, что авиакомпания не отказывалась от рейсов в Китай, поскольку это грозило потерей слотов: «Слоты – очень дорогой и ценный актив, мы владеем ими во многих случаях исторически. Если мы их потеряем, их очень быстро перепродадут».

<https://www.kommersant.ru/doc/4476836>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.04.09; КОВИД СТРАХОВЩИКА НЕ БЕРЕТ; РЫНОК ПРОШЕЛ ПАНДЕМИЮ БЕЗ ОСОБЫХ ПОТЕРЬ

Страховые компании прошли период ограничений из-за пандемии без существенных потерь – с рынка ушли чуть больше десятка страховщиков, обязательные виды страхования работали и во время изоляционных мер, страхование посевной кампании не сорвано. Такие выводы сделали вчера участники годового общего собрания Всероссийского союза страховщиков (ВСС). Карантин может даже несколько помочь компаниям – очередной этап повышения размеров их уставных капиталов может быть отсрочен на год.

Традиционно общее собрание членов ВСС, которое посещают представители министерств и Банка России, проходит в начале лета. В этом году из-за пандемии его пришлось сдвинуть на начало осени: по уставу союза, собрание должно проходить только в очной форме. По словам президента ВСС Игоря Юргенса, «тяжелое время пандемии страховщики прошли хорошо, цифры показывают, что рынок восстанавливается». По итогам первого полугодия 2020-го с него ушли 13 компаний (в союз сейчас входят 165 участников рынка).

Компаниям в новых условиях пришлось активно развивать цифровые сервисы – дистанционные способы общения с клиентами помогли рынку пережить период ограничительных мер.

В ОСАГО особенно популярны электронные продажи – за первые восемь месяцев 2020 года было заключено 11,2 млн электронных договоров ОСАГО, что составляет около половины от всех проданных за этот период полисов обязательного автострахования. «Количество проданных электронных полисов ОСАГО осталось практически на уровне прошлогодних показателей за аналогичный период. После всплеска электронных продаж в начале действия карантинных ограничений наступил спад: автовладельцы поняли, что

карантин – это надолго, и многие отложили покупку полиса до снятия ограничений. Сейчас мы видим, что спрос на электронные полисы «автогражданки» восстановился», – пояснил Игорь Юргенс.

Два других обязательных вида – страхование ответственности владельцев опасных производственных объектов (ОПО) и ответственности перевозчиков (ОСГОП) – в разной степени пострадали от пандемии.

Несмотря на ограничения, количество заключенных договоров и сумма начисленных премий в первом сегменте за семь месяцев оказались практически равны прошлогодним показателям за такой же период (страховые премии составили 2,3 млрд руб. с ростом за год на 0,3%). У перевозчиков ситуация хуже: сумма премий по ОСГОП составила 1,8 млрд руб., и это падение за год на 21,1%. На 9,3% снизилось и количество заключенных договоров. Как пояснила вице-президент ВСС Светлана Гусар, снижение сборов заметно опережает сокращение количества договоров, поскольку из-за ограничений объемы перевозок резко снизились.

Отметим, что снижение премий от перевозчиков обусловлено не только пандемией, но и новыми тарифами в этом виде – их ЦБ установил в марте. По итогам пересчета тарифы стали ниже в среднем на 20%. При этом, по данным **Минтранса**, доля застрахованных пассажиров в общем пассажиропотоке в 2020 году снизилась до 64,9% с 79,8% в 2019-м. «Вероятно, в период ограничений многие перевозчики перешли на полулегальный режим работы и перевозили пассажиров без страховки», – пояснила Светлана Гусар.

Пандемия не сорвала и планы по агрострахованию.

По словам президента Национального союза агростраховщиков Корнея Биждова, 2020 год – период активности регионов в агростраховании с господдержкой. На 1 августа в нем участвует 51 регион (годом ранее – 42), застрахована посевная площадь в 3,4 млн га (рост за год на 21%), страховая премия составила 2,1 млрд руб. (рост на 27%).

Несмотря на отсутствие больших потерь у страховщиков, коронавирус может отодвинуть для них очередной этап повышения размера уставных капиталов. Компании должны к 2021 году довести свои капиталы до 240 млн руб. (универсальные страховщики) и до 380 млн руб. (страховщики жизни). Как сообщила вчера вице-президент ВСС Элла Платонова, ожидается, что в осеннюю сессию Госдума рассмотрит поправки о переносе на год этих требований. Впрочем, по ее словам, даже с учетом переноса порядка 20 компаний будут испытывать сложности с пополнением капиталов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4476870>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.04.09; ЭЛЕКТРОННЫЙ БЮДЖЕТ СПРОСИТ ЗА ГОСЗАКАЗ; МИНФИН ЗАМЫКАЕТ ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ В ЕДИНЫЙ ПЕРИМЕТР

Минфин опубликовал на regulation.gov.ru два проекта постановлений правительства с обширными поправками в нормы о регулировании госзакупок. Первый проект описывает новый этап интеграции цифровых систем управления госфинансами – взаимодействие единой информационной системы (ЕИС) в сфере закупок с системой «Электронный бюджет», второй актуализирует нормы о доступе к закупкам малого и среднего бизнеса и регламентирует «точечность» применения протекционистских ограничений на закупки иностранной радиоэлектронной продукции.

Постепенное движение Минфина и Федерального казначейства к замыканию цифрового контура бюджетных расчетов (напомним, предполагается информационная интеграция госзакупок, госинвестиций и социальных расходов с передачей казначейству не только расчетов, но и управления всем пулом бюджетной ликвидности) потребовало очередного апдейта нормативных актов, регулирующих применение ФЗ-44 «О контрактной системе».

Проект постановления об интеграции ЕИС с «Электронным бюджетом», в частности, реализует идею отдельного планирования и учета закупок, проводимых для **нацпроектов** и федеральных проектов.

Также отдельный централизованный учет вводится для повышения прослеживаемости капложений в объекты строительства и недвижимого имущества. Для этого ЕИС в автоматическом режиме будет получать из «Электронного бюджета» данные о кодах финансирования бюджетных строк. Это позволит казне со стороны ЕИС пообъектно контролировать наличие их финансового обеспечения и целевое расходование средств. В то же время казначейство в рамках борьбы с неоплатой госзаказчиками закупок товаров, работ и услуг включит требования по срокам исполнения финансовых обязательств в типовые условия госконтрактов, что позволит вести автоматический контроль их исполнения. Аналогичная норма будет введена и в закрытую часть ЕИС – для контроля оплаты контрактов, составляющих гостайну.

Проект содержит и техническую правку актов правительства в той же логике «замыкания цифрового периметра» – в частности, норму о включении в расчет доли МСП в госзаказе закупок в электронных магазинах, расширение информобмена ЕИС и госзаказчиков о закрытых закупках и автоматизацию включения в единый реестр участников закупок самозанятых. Данные о них будут передаваться из реестра ФНС.

Второй проект предлагает аналогичным образом автоматизировать признание компаний субъектами МСП для нужд закупок государства и госкомпаний (по 44-ФЗ и 223-ФЗ), исключив «возможность предоставления декларации о соответствии участника закупки критериям отнесения к субъектам малого и среднего предпринимательства» – единственным подтверждением «малости» бизнеса тоже станет реестр ФНС.

Также проект закрывает возможность учитывать как закупки у МСП покупку лизинговыми компаниями предметов лизинга дороже 400 млн руб. Учитывая, что предметом лизинга по общему правилу выступает высокотехнологичная продукция промышленного производства, его производитель, как правило, не является субъектом малого и среднего предпринимательства, поясняет Минфин. Впрочем, «учитывая потенциальную возможность» освоения МСП производств, возможность закупать у них в лизинг предметы лизинга дешевле 400 млн руб. сохранена.

Также Минфин реализовал в документе планы правительства по учету при госзакупках данных о стране происхождения товара: в частности, Минфин теперь будет отслеживать «установление заказчиками условий, запретов и ограничений допуска иностранных товаров к участию в закупках, а также об объемах закупок товара в разрезе страны его происхождения».

Одновременно ведомство ограничит возможность расширительного толкования заказчиками таких запретов: предусматривается применять запрет при закупках иностранной радиоэлектронной продукции, в отношении которой устанавливаются ограничения для госзакупок, но лишь «исключительно в случае, если при осуществлении закупки установлено ограничение на допуск радиоэлектронной продукции, происходящей из иностранных государств». Де-факто, как и отмечал “Ъ” 10 июня, Белый дом намерен ограничить протекционизм «точечными» случаями, оговоренными в конкретных закупках: само постановление №878 о возможности ограничений закупок иностранной радиоэлектроники «допускает случаи его неприменения», поясняют в Минфине.

<https://www.kommersant.ru/doc/4476843>

1 КАНАЛ; 2020.03.09; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ С ТРЕМЯ СТРАНАМИ

Россия возобновляет авиасообщение с Египтом, Объединенными Арабскими Эмиратами и Мальдивами. Полететь теперь можно в столицы этих стран. Пока количество рейсов ограничено. В Каир их будет три в неделю, в Дубай и Мале — по два.

В аэропорту Каира россияне должны будут предоставить отрицательный тест на коронавирус, полученный не ранее чем за трое суток до прилета. Обязательной изоляции по прибытии не будет, пообещали в посольстве Египта в Москве.

Ранее Россия возобновила прерванное из-за пандемии авиасообщение с Турцией, Великобританией, Танзанией и Швейцарией.

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392664-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392664-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_esche_s_tremya_stranami)

[rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_esche_s_tremya_stranami](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392650-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_egiptom_oae_i_maldivami)

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392650-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392650-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_egiptom_oae_i_maldivami)

[rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_egiptom_oae_i_maldivami](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392625-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_prervannoe_iz_za_koronavirusa_esche_s_tremya_stranami)

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392625-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392625-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_prervannoe_iz_za_koronavirusa_esche_s_tremya_stranami)

[rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_prervannoe_iz_za_koronavirusa_esche_s_tremya_stranami](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392625-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_prervannoe_iz_za_koronavirusa_esche_s_tremya_stranami)

[ami](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392625-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_prervannoe_iz_za_koronavirusa_esche_s_tremya_stranami)

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392625-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392625-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_prervannoe_iz_za_koronavirusa_esche_s_tremya_stranami)

[rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_prervannoe_iz_za_koronavirusa_esche_s_tremya_stranami](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392625-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_prervannoe_iz_za_koronavirusa_esche_s_tremya_stranami)

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.03.09; КАБМИН ВЫДЕЛИЛ 5 МИЛЛИАРДОВ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В РЕГИОНАХ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Кабмин выделил почти 5 млрд рублей на развитие дорожной сети в регионах в этом году. Об этом сообщила пресс-служба правительства. Средства, в частности, будут выделены республикам Башкортостан, Марий Эл, Волгоградской, Кемеровской, Тюменской и Челябинской областям, а также Ненецкому автономному округу и Хабаровскому краю.

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392625-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392625-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_prervannoe_iz_za_koronavirusa_esche_s_tremya_stranami)

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ЮЛИЯ МАКАРОВА; 2020.03.09; ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ. СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ

Российские авиакомпании потеряли за полгода 121 миллиард рублей, подсчитали в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта. Убытки связывают со снижением объема перевозок из-за пандемии коронавируса, увеличением цен на топливо и валютные колебания. При этом, специалисты отметили снижение на треть стоимости тарифов на востребованных маршрутах.

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392625-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392625-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_prervannoe_iz_za_koronavirusa_esche_s_tremya_stranami)

РГ; 2020.03.09; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АВТОДОРОГИ В КОМИ ВЫДЕЛЯТ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

Вице-премьер правительства РФ Марат Хуснуллин пообещал проработать вопрос о досрочном финансировании строительства новой трассы для республики Коми.

Вопрос о ее необходимости региону поднял на видеоселекторном совещании, которое проводил Марат Хуснуллин, врио главы республики Владимиром Уйба. Он проинформировал зампреда правительства России о ходе реализации национальных проектов «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Жилье и городская среда». Рассказал, что в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в республике реализуется региональный проект «Коммуникации между центрами экономического роста». По этому проекту ведется реконструкция автомобильной дороги Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар на участке Кабанты Вис – Малая Пера протяженностью 22,92 км.

Госконтракт на выполнение работ заключен 26 декабря 2019 года. Строительно-монтажные работы на объекте начались в мае текущего года, окончание работ и ввод объекта в эксплуатацию запланированы на октябрь 2021 года. Стоимость – 1 млрд 132 млн рублей.

Уже освоено 95% от лимитов средств, предусмотренных на 2020 год, доложил Владимир Уйба. И в связи с этим обратился к **Хуснуллину** с предложением выделить в этом году республике федеральные средства, запланированные на финансирование мероприятий по реконструкции указанного участка дороги на будущий год. Это позволит завершить работы раньше запланированного срока.

Марат Хуснуллин поддержал инициативу врио главы Республики Коми и поручил проработать данный вопрос. В ближайшее время будет подготовлено соответствующее распоряжение правительства.

<https://rg.ru/2020/09/03/reg-szfo/na-rekonstrukciiu-avtodorogi-v-komi-vydeliat-federalnye-sredstva.html>

ТАСС; 2020.03.09; «РОСДОРНИИ» ЗАПУСКАЕТ МОБИЛЬНЫЕ КОМПЛЕКСЫ ДЛЯ СОЗДАНИЯ ЦИФРОВОЙ МОДЕЛИ РОССИЙСКИХ ДОРОГ

Первая в России универсальная мобильная лаборатория для построения цифровой модели автомобильных дорог готова к работе, еще две поступят до начала 2021 года. Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказали в «Росдорнии».

«В августе 2020 года начались работы по запуску в эксплуатацию первой универсальной мобильной лаборатории, предназначенной для построения цифровой модели автомобильных дорог (ЦМД), – отметили в «Росдорнии». – К началу 2021 года в эксплуатацию будут введены еще две мобильных лабораторных комплекса».

Новая дорожная лаборатория на базе автофургона оборудована: мобильной лазерной системой, позволяющей сканировать и рельеф и окружение на скоростях транспортного потока; георадарной системой, позволяющей «смотреть» вглубь дорожного полотна; геодезическим оборудованием; оборудованием для оценки продольной ровности и дефектов покрытия дорог; фото-видео камерами.

Полученные лабораторией цифровые данные передаются в информационную систему контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов (СКДФ). На их основе формируется цифровая модель участка дороги, которая позволяет эффективно оценивать его состояние и эксплуатационные параметры.

Работы по созданию цифровой модели дорог ведутся в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автодороги**». На начальном этапе эксплуатации мобильных лабораторий планируется оцифровать до 8 тыс. км российских автодорог федерального значения, а с 2023 года планируется приступить к созданию цифровой модели автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosdornii-zapuskaet-mobilnye-kompleksy-dla-sozdania-cifrovoj-modeli-rossijskih-dorog>

ПРАЙМ; 2020.03.09; Ж/Д ОПЕРАТОРЫ ОТВЕТИЛИ МИНТРАНСУ ПРО РАСЧЕТЫ ПОТЕРЬ ПО ТОР, ОЦЕНИВ ИХ В 23 МЛРД РУБ В ГОД

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) видит в приказе **Минтранса России** по текущему отцепочному ремонту (ТОР) грузовых вагонов новый вид платы и оценивает потери в 23 миллиарда рублей в год, говорится в письме организации в министерство, с копией которого ознакомилось РИА Новости.

Минтранс направил на регистрацию в Минюст приказ о порядке проведения ТОР. Документ вызвал широкий резонанс и недовольство в операторском сообществе. В частности, участники рынка считали, что он приведет к росту затрат на содержание парка. ФАС просила Минюст не регистрировать приказ и вернуть его на доработку, приводя среди аргументов также возможный рост стоимости перевозок. **Замминистра транспорта РФ Владимир Токарев** сообщал РИА Новости, что документ не вводит нового вида

ремонта вагонов и новых требований к ним, поэтому не приведет к росту затрат на содержание парка и стоимости грузоперевозок.

Источник сообщил РИА Новости, что **Минтранс РФ** написал в СОЖТ письмо, в котором попросил объяснить позицию организации и ее расчеты по допзатратам из-за приказа. Союз разъяснил свои расчеты в письме, отправленном на этой неделе и подписанном заместителем исполнительного директора союза Игорем Санковским и адресованном **главе профильного департамента Минтранса РФ Александру Федорчуку**.

«Пунктом 28 проекта акта установлено, что с операторов будет взиматься плата, связанная с маневровой работой, связанной с отцепкой и прицепкой грузового вагона к составу поезда, расформированием и формированием поезда, подготовкой грузового вагона к безопасному проследованию в место проведения текущего отцепочного ремонта, в том числе с привлечением аварийно-восстановительных средств, а также отцепленного по технической неисправности, угрожающей безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта по визуальным признакам или показаниям средств диагностики, путем оплаты фактически выполненных работ перевозчика и владельца инфраструктуры», – говорится в письме.

СОЖТ пишет, что при этом размер платы перевозчику и владельцу инфраструктуры за услуги по отцепке и прицепке грузовых вагонов определяется в соглашениях между перевозчиком и владельцем грузового вагона. «Таким образом, приказом устанавливается новый вид договорной платы/сбора, который до издания данного приказа отсутствовал», – указывается в письме.

РАСЧЕТЫ СОЖТ

Там говорится, что еще в 2018 году в рамках обсуждения проекта приказа РЖД официально представляло информацию о планируемом размере данной платы, включающей выполнение работ по маневровой работе, подготовке к безопасному проследованию и иные дооперации, указанные в этом пункте приказа. СОЖТ пишет, что произведенные расчеты на базе указанной информации, а также публично озвучиваемой РЖД статистики по отцепкам вагонов в ТОР формируют оценочные потери операторов от введения данного приказа.

«Порядка 11,8 миллиарда рублей в год, при том, что при уменьшении участков проведения ТОР на сети и/или увеличения выявления неисправностей вагонов, требующих проведения ТОР на станциях, где отсутствует возможность ремонта, данные потери увеличатся до 23 миллиардов рублей в год», – указывает СОЖТ, добавляя, что это без учета допзатрат операторов от увеличения расстояний передислокации вагонов в ТОР, а также увеличения нахождения времени вагонов в ремонте вследствие общей разбалансированности системы ТОР в случае принятия акта в редакции, предложенной **Минтрансом РФ**.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zh-d-operatory-otvetili-mintransu-pro-raschety-poter-po-tor-otseniv-ikh-v-23-mlrd-rub-v-god/>

ПРАЙМ; 2020.03.09; АЭРОПОРТЫ МОСКВЫ ПОЛУЧИЛИ НОВЫЕ ТЕПЛОВИЗОРЫ – МИНТРАНС РФ

Аэропорты Москвы получили новые переносные тепловизоры, сообщает **Минтранс РФ**. «Сегодня в московских международных аэропортах «Внуково», «Шереметьево» и «Домодедово» состоялась передача первой партии переносных тепловизоров для **пунктов пропуска** через государственную границу РФ. Государственный контракт на поставку этого оборудования заключило подведомственное **Минтрансу России** ФГКУ «Росгранстрой», – говорится в сообщении.

Роспотребнадзор определил перечень из 140 **пунктов пропуска** через госграницу РФ, требующих оснащения либо дооснащения стационарными или переносными тепловизорами. «Первыми партию переносных тепловизоров получили **пункты пропуска**

в аэропортах московского авиационного узла: «Внуково» – 5, «Шереметьево» – 10, «Домодедово» – 7. Стационарные системы здесь появятся уже в октябре», – отмечает **Минтранс**.

В аэропортах контроль прибывающих в страну пассажиров будет осуществляться на борту воздушного судна переносным оборудованием, а также в зоне прилета аэропорта с помощью стационарных комплексов.

«Уникальность оборудования заключается в его высокой технологичности, чувствительности, точности, способности распознавать человека с повышенной температурой тела на большом расстоянии, а также наличии функции автоматической компенсации температуры, устраняющей погрешности, вносимые окружающей средой», – говорится в сообщении.

Готовящиеся к поставке стационарные тепловизионные комплексы представляют собой российскую разработку. Такие комплексы успешно функционируют в ряде **пунктов пропуска**. Они способны выявить людей с повышенной температурой тела в большом движущемся потоке. Переносные же устройства применяются для индивидуального контроля граждан, пересекающих границу. Новое оборудование до конца года появится также в автомобильных, морских и железнодорожных **пунктах пропуска**.

<https://1prime.ru/transport/20200903/831987387.html>

ТАСС; 2020.03.09; В ГОСДУМУ ВНЕСЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОТМЕНЕ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В РОССИИ

Депутаты от ЛДПР внесли в четверг в Госдуму законопроект, предлагающий отменить транспортный налог в России. Об этом сообщили в **пресс-службе** одного из авторов инициативы, главы комитета Госдумы по физической культуре, спорту, туризму и делам молодежи Бориса Пайкина.

«В пояснительной записке к документу говорится, что главная несправедливость транспортного налога состоит в том, что он исчисляется в зависимости от мощности двигателя транспортного средства, а не от срока его эксплуатации и других характеристик», – уточнили там. Ранее планировалось, что транспортный налог будет упразднен при покрытии объемов платежей по нему акцизными сборами на нефтепродукты. Однако этого не произошло, несмотря на то, что сейчас объем акцизных сборов по стране значительно превышает аналогичный показатель по транспортному налогу, следует из сопроводительных материалов к документу.

Как отметил сам Пайкин, сейчас одинаковый налог платят те, кто находится за рулем ежедневно, и те, кто использует автомобиль лишь изредка.

«Социальную напряженность среди водителей вызывает и то, что транспортный налог за бензиновый спорткар и за электромобиль той же мощности, не загрязняющий воздух, один и тот же. К тому же сегодня имеет место двойное налогообложение собственников транспортных средств. Они платят акциз, заправляя машины топливом, и еще ежегодно уплачивают транспортный налог. Необходимо устранить ситуацию избыточного налогообложения на законодательном уровне», – заявил Пайкин.

Проекты законов «О внесении изменений в часть первую Налогового кодекса Российской Федерации и о признании утратившими силу статьи 346 и главы 28 части второй Налогового кодекса Российской Федерации» и «О внесении изменений в статьи 56 и 179 Бюджетного кодекса Российской Федерации» уже направлены в Госдуму в четверг, уточнили в **пресс-службе** депутата. Отменить налог предлагается уже с 1 января 2021 года.

Уйти от двойной нагрузки на водителей

«Откровенно лукавое ценообразование на рынке топлива, которое дорожает и при растущей, и при падающей нефти, дополнительно увеличивает нагрузку на владельцев

транспортных средств за счет постоянно растущего акциза», – заявил другой соавтор законопроекта, глава думского комитета по труду и социальной политике Ярослав Нилов. По его убеждению, фактически двойное налогообложение бьет по карману водителей.

«Особенно болезненно граждане реагируют на такую несправедливость в период снижения доходов из-за пандемии. Отмена транспортного налога в таких условиях представляется уместной и своевременной. При этом аргумент относительно выпадающих доходов регионов вследствие отмены транспортного налога также учитывается авторами законопроекта, который в случае подкрепления этого аргумента конкретными цифрами будет скорректирован ко второму чтению», – добавил Нилов.

<https://tass.ru/ekonomika/9358641>

ПРАЙМ; 2020.03.09; «ДОЧКА» ГТЛК ВЫСТУПИТ ПОРУЧИТЕЛЕМ МАТЕРИНСКОЙ КОМПАНИИ ПО КРЕДИТУ НА ЗАКУПКУ ПОЛУВАГОНОВ

Компания «ГТЛК-1520» (входит в Государственную транспортную лизинговую компанию, ГТЛК) на внеочередном собрании акционеров приняла решение о заключении с банком «ФК Открытие» шестилетнего договора поручительства по невозобновляемой кредитной линии с лимитом 16 миллиардов рублей на закупку инновационных полувагонов, следует из материалов, опубликованных на сервере раскрытия корпоративной информации.

«Общество обязуется отвечать за исполнение должником... всех его обязательств, указанных в кредитном соглашении... а также обязательств, возникающих в случае недействительности... кредитного соглашения... Поручительство прекращается 2 августа 2026 года», – говорится в материалах.

Речь идет о планируемом кредите банка «ФК Открытие» для ГТЛК с лимитом выдачи 16 миллиардов рублей на закупку инновационных полувагонов производства НПК «Объединенная вагонная компания» (ОВК) для последующей передачи в лизинг, продажу или аренду. Планируемые сроки подписания и исполнения договора: июнь 2020 года – июль 2024 года. «Срок кредитной линии: с 4 июня 2020 года до 2 августа 2024 года (включительно); Период выборки: до 31 августа 2021 года включительно», – также говорится в документах.

ГТЛК в сентябре 2019 года сообщала, что заключила с ОVK контракт на поставку 25 тысяч грузовых вагонов. Они оборудованы ходовой частью с осевой нагрузкой 25 тонно-сил и характеризуются улучшенными технико-экономическими показателями по сравнению с типовыми вагонами на тележках 23,5 тонно-сил. В частности, ОVK должен поставить ГТЛК до конца 2022 года 20 тысяч полувагонов с разгрузочными люками и до конца 2020 года – 5 тысяч вагонов-хопперов для перевозки зерна и продуктов перемола.

РБК ТАТАРСТАН; 2020.03.09; В КАЗАНИ ПРОЙДУТ ОБЩЕСТВЕННЫЕ ОБСУЖДЕНИЯ ДЛЯ ПРОЕКТА КОЛЬЦЕВОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ

Исполком Казани объявил общественные обсуждения проекта планировки территории, где планируется развернуть строительство первого участка городской кольцевой электрички: от Юдино до Дербышек

Сегодня исполком Казани опубликовал постановление о проведении общественных обсуждений проекта планировки и межевания территории для строительства железнодорожных путей с реконструкцией объектов транспортной инфраструктуры в районе станции Новое Аракчино на участке Юдино – Дербышки. Отмечено, что работы проводятся в рамках первого этапа организации в Казани кольцевого железнодорожного сообщения.

Обсуждения будут проходить с 3 сентября по 8 октября.

«Трасса проектируемого железнодорожного пути проходит от станции Новое Аракчино в северо-западном направлении вдоль существующих железнодорожных путей перегона

Юдино – Новое Аракчино, вдоль ул.Вагонная жилого массива Новое Аракчино», – сказано в тексте постановления.

В тексте документа сообщается, что в рамках первого этапа проект городской кольцевой электрички предусматривает проектирование и строительство новых путей, железнодорожного путепровода на пересечении с Горьковским шоссе. Протяженность путей составит 8,89 км. Общая площадь территории, необходимой для строительства железной дороги, составляет 63,5 га.

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/freenews/5f50e7b19a7947030957a60d>

ИНТЕРФАКС; 2020.03.09; ИРАЭРО «ЗА» ИДЕЮ СУБСИДИРОВАНИЯ ПОТЕРЬ ГТЛК ОТ ПРОСТОЯ SSJ-100, В БУДУЩЕМ ЖДЕТ СНИЖЕНИЯ АРЕНДНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ

Авиакомпания «ИрАэро» поддерживает идею субсидирования потерь «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК) от простоя самолетов SSJ-100, оформленную **Минтрансом** в виде проекта постановления правительства.

«ИрАэро» позитивно относится к любой инициативе, которая будет способствовать решению вопроса эксплуатации и лизинга «суперджетов». Мы не исключаем для себя расширения парка воздушных судов, в том числе самолетами отечественного производства», – сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** компании, добавив, что сейчас в ее парке девять SSJ-100.

«Данная инициатива позволит существенно снизить или ликвидировать задолженность по лизинговым платежам, образовавшуюся в отношении самолетов, которые по факту нами и не эксплуатировались по независящим от нас причинам. В будущем мы ждем от ГТЛК пересмотра условий лизинга, снижения арендных платежей, приведения технических резервов «суперджетов» до адекватных для воздушных судов такого типа (зарубежных аналогов)», – добавил сотрудник **пресс-службы**.

С 2015 года ГТЛК участвует в госпрограмме поддержки продаж SSJ-100, поставляя эти самолеты российским авиакомпаниям по льготной (за счет субсидий государства) лизинговой ставке. Но за время эксплуатации самолетов были выявлены проблемы, связанные с их конструктивными особенностями, «что привело к невозможности коммерческой эксплуатации, простоям и, как следствие, отказу арендаторов ГТЛК от внесения арендной платы», говорится в пояснении к проекту **Минтранса**. По данным ведомства, на конец мая просроченная дебиторская задолженность ГТЛК по этой причине составляла 2,6 млрд рублей. Более 1 млрд рублей компании не выплатила авиакомпания «Ямал», 933 млн рублей – «ИрАэро», 421 млн рублей – «Якутия», 231 млн рублей – «Азимут».

ГТЛК допускает расторжение договоров аренды самолетов с авиакомпаниями в судебном порядке, а также отказ судов удовлетворить требования компании о взыскании арендных платежей, говорится в пояснении. Это может повлечь необходимость инициирования судебных разбирательств с производителем «суперджетов» – ПАО «Корпорация «Иркут» (МОЕХ: IRKT), что в свою очередь может привести к «существенным» репутационным рискам». В связи с этим **Минтранс** предложил компенсировать потери ГТЛК от недополученных из-за простоя лайнеров лизинговых платежей. В 2020 году компания может получить на эти цели 3,5 млрд рублей.

Арбитражный суд Москвы на данный момент рассматривает четыре иска ГТЛК о взыскании с «ИрАэро» долгов по аренде самолетов. Параллельно суд рассматривает иск «Иркут» к авиакомпаниям на 941 млн рублей за аренду «суперджетов», а также встречный иск «ИрАэро» о взыскании с авиапроизводителя 1,9 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2020.03.09; АЭРОПОРТ «КОЛЬЦОВО» ПОЛАГАЕТ, ЧТО RED WINGS СТРУКТУРИРУЕТ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА

Екатеринбургский аэропорт «Кольцово» рассчитывает, что авиакомпания Red Wings, которая сделает этот авиаузел своим хабом, сможет связать между собой межрегиональные маршруты, выполняемые разными перевозчиками, сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** аэропорта.

«Сегодня в Екатеринбурге существует обширная межрегиональная маршрутная сеть. Однако большинство этих рейсов выполняются различными перевозчиками и не всегда удобно увязаны между собой в расписании. Мы рассчитываем, что Red Wings сможет структурировать эти маршруты и связать их между собой, обеспечив удобный трансфер», – сказали в **пресс-службе**, напомнив, что с 15 сентября Red Wings начинает полеты из Екатеринбурга в Саратов, Нижний Новгород и Волгоград.

«Аэропорт «Кольцово» поддерживает авиакомпании, способствующие повышению доступности авиатранспорта и стимулирующие развитие перевозок. «Кольцово» развивается как уральский хаб и обладает всей необходимой для этого инфраструктурой», – добавили в **пресс-службе**.

Как писали «Ведомости» со ссылкой на гендиректора авиакомпании Евгения Ключарева, Red Wings после получения самолетов SSJ-100 планирует летать на них из регионов РФ, а главным хабом для этих самолетов будет аэропорт Екатеринбурга «Кольцово».

В мае с целью поддержки российского авиапрома властями была одобрена программа поставки Red Wings в лизинг в течение нескольких лет 60 «суперджетов». В том числе она получит 30 из 59 лайнеров, которые находятся у производителя – «Объединенной авиастроительной корпорации» – в разной степени готовности. Еще 30 планируется построить специально для Red Wings.

Авиакомпания 31 августа подписала с «Государственной транспортной лизинговой компанией» (ГТЛК, принадлежит **Минтрансу**) контракт на поставку первого самолета. Это позволило открыть продажи билетов из Екатеринбурга с 15 сентября в Саратов, Нижний Новгород и Волгоград, сообщил Ключарев. С 24 сентября планируется открыть продажи билетов из Екатеринбурга в Воронеж, Махачкалу, Красноярск, Ноябрьск, Оренбург и Кемерово.

По словам гендиректора авиакомпании, к 2022-2023 годам планируется довести группировку «суперджетов» в Екатеринбурге до 20 штук, также там будут базироваться к этому времени и четыре-пять среднемагистральных самолетов семейства A320 для того, чтобы обеспечить полноценную хабовую трансферную модель. Уже в 2021 году планируется летать из «Кольцово» по 34 российским направлениям, включая Москву и Сочи (в них полеты выполняются и до старта программы SSJ-100 – на Airbus).

«Кольцово», таким образом, станет первым региональным аэропортом, где будет больше одной базовой авиакомпании. Сейчас там уже базируются «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL).

Red Wings через «Объединенную авиастроительную корпорацию» контролирует госкорпорация «Ростех». По данным **Росавиации**, сейчас парк Red Wings включает 15 A320/A321 (базируются в «Домодедово»), а также четыре Ту-204 и один SSJ-100. Российские самолеты предположительно были переданы Red Wings занимающейся VIP-перевозками авиакомпании «Русджет». В феврале представитель Red Wings говорила «Интерфаксу», что компания собирается развивать перевозки в бизнес-сегменте, и «эскадрилью бизнес-авиации составят самолеты российского производства в VIP-компоновке».

[Вернуться в оглавление](#)

