



Ежедневный мониторинг СМИ

7 СЕНТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РБК; ЕКАТЕРИНА ДЕМИШЕВА; 2020.04.09; 150 КМ/Ч И МНОГО ЗАПРАВОК: В РОССИИ СИЛЬНО ИЗМЕНЯТСЯ ТРАССЫ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2020.07.09; МИНТРАНС БУДЕТ ДОБИВАТЬСЯ ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ ПИЩЕВЫХ ГРУЗОВ НА РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ	6
ГУДОК; ОЛЬГА БЕЛЯЕВА; 2020.07.09; ПОРТУ НУЖНА ДОРОГА; В УСТЬ-ЛУГЕ ОБСУДИЛИ КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ И ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ.....	6
ЛЕН ТВ 24; 2020.06.09; ГУБЕРНАТОР ЛЕНОБЛАСТИ ОЗНАКОМИЛСЯ С ПРОЕКТОМ НОВОГО ТЕРМИНАЛА ЛУГАПОРТ	8
47 КАНАЛ; 2020.06.09; АЛЕКСАНДР ДРОЗДЕНКО: «ДЛЯ НАС ВАЖНЫ ВСЕ ПРОЕКТЫ, КОТОРЫЕ РЕАЛИЗУЮТСЯ В УСТЬ-ЛУГЕ».....	8
47 КАНАЛ; 2020.06.09; ГУБЕРНАТОР ЛЕНОБЛАСТИ И МИНИСТР ТРАНСПОРТА ОСМАТРИВАЮТ ПОРТ УСТЬ-ЛУГА.....	9
47 КАНАЛ; 2020.06.09; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ПОДЧЕРКНУЛ ВАЖНОСТЬ ЗАБОТЫ ОБ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ «LUGAPORT»	10
АРХАНГЕЛЬСК ОНЛАЙН; 2020.06.09; НАЗВАЛИ «БОГАТЫРЕМ»: ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА 7 СЕНТЯБРЯ ЗАПУСТЯТ НОВЫЙ РЕЛЬСОВЫЙ АВТОБУС В ОНЕГУ	10
ТАСС; 2020.04.09; ПАТРУШЕВ: ЗА ГОДЫ РАБОТЫ ГОСКОМИССИИ ПО КАРЕЛИИ В РЕГИОН ПРИВЛЕКЛИ БОЛЕЕ 126 МЛРД РУБЛЕЙ.....	11
КАРЕЛИНФОРМ; 2020.04.09; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ: КАРЕЛИЯ ПОЛУЧИТ БОЛЬШЕ 16 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ НА ДОРОГИ	12
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.07.09; ИНФРАСТРУКТУРЕ НАЗНАЧАТ ЭКЗАМЕН; СИСТЕМУ СЕРТИФИКАЦИИ ПРОЕКТОВ В ЭТОЙ СФЕРЕ ГОТОВЯТ К РАБОТЕ	12
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.04.09; ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ НОВЫЙ ПОРЯДОК КОМПЕНСАЦИЙ ПО ВЛОЖЕНИЯМ В ИНФРАСТРУКТУРУ ЗАЧЕМ ПОНАДОБИЛИСЬ ПОПРАВКИ В РАЗРАБАТЫВАВШИЙСЯ ДВА ГОДА ЗАКОН О ПООЩРЕНИИ ИНВЕСТИЦИЙ.....	13
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; 2020.07.09; «СТРАНЕ НУЖНЫ ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ КАДРЫ, А ЛЮДЯМ НУЖНА САМОРЕАЛИЗАЦИЯ»; ГЛАВА АНО «РОССИЯ – СТРАНА ВОЗМОЖНОСТЕЙ» АЛЕКСЕЙ КОМИССАРОВ О РАЗВИТИИ ОДНОИМЕННОЙ ПЛАТФОРМЫ, ЕЕ ЦЕЛЯХ И ФИЛОСОФИИ.....	15
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.07.09; РОССИЯ ХУЖЕ ВСЕХ РАЗВИТЫХ СТРАН ГОТОВА К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ; В СТРАНЕ ОСТРО НЕ ХВАТАЕТ ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ И ИНВЕСТИЦИЙ В ЭТУ ОТРАСЛЬ.....	22
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.07.09; В ЗАРУБИНО ДОСЫПАЮТ ЗЕРНА; ВМЕСТО «СУММЫ» ТЕРМИНАЛ ТАМ МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ УГМК	24
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.07.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» РАСКРИТИКОВАЛИ ПЛАН RED WINGS СОЗДАТЬ ХАБ С SSJ100	25

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.06.09; НЕ ПРИЛЕТИТ ВОЛШЕБНИК: В РФ ГОТОВЯТ ВЫПУСК ЛЕГКИХ ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ; ПРОЕКТ S7 GROUP МОЖЕТ СТОЛКНУТЬСЯ С ОТСУТСТВИЕМ ЗАКАЗЧИКА В СТРАНЕ	26
ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2020.06.09; ВЗЯТЬ ПОД КРЫЛО: В РОССИИ ПОЯВИТСЯ БЕСПИЛОТНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ КАРШЕРИНГ; СЕТЬ ЦЕНТРОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ ДРОНОВ ПОЗВОЛИТ ЗАКАЗЫВАТЬ УСЛУГИ БПЛА В ЛЮБОЙ ТОЧКЕ СТРАНЫ.....	28
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ЮШКЯВИЧЮТЕ; 2020.06.09; НА РОГАХ: ОТКУДА В РОССИЙСКИЕ ГОРОДА ПРИХОДЯТ ЛОСИ; ДИКИЕ ЖИВОТНЫЕ ВСЁ ЧАЩЕ СТАНОВЯТСЯ ПРИЧИНОЙ ДТП	30
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО; 2020.05.09; СПОРНЫЙ ТРАНСПОРТ: МОДА НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ДОБАВИЛА ПРОБЛЕМ И ПЕШЕХОДАМ, И САМИМ РАЙДЕРАМ, ФОРМАЛЬНО ЧЕЛОВЕК НА САМОКАТЕ СЧИТАЕТСЯ ПЕШЕХОДОМ, НО ЕСТЬ НЮАНСЫ.....	32
РБК; АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА, АРТЕМ ФИЛИПЕНОК, АННА БАЛАШОВА, АНТОН ФЕЙНБЕРГ; 2020.04.09; СБЕРБАНК СОЗДАЛ КОМПАНИЮ ПО РАЗВИТИЮ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ДО ЭТОГО НА ЗВАНИЕ МОНОПОЛИСТА НА БУДУЩЕМ РЫНКЕ ПРЕТЕНДОВАЛ «ЯНДЕКС»	35
ГАЗЕТА.РУ; ПАВЕЛ ИВАНКИН; 2020.04.09; «НАДО СДЕЛАТЬ ВЫБОР»; УГОЛЬНЫЕ КОМПАНИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВО ДОЛЖНЫ РЕШИТЬ: НУЖНА ИМ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ИЛИ НЕТ	38
ЛЕНТА.РУ; 2020.04.09; ПОЛЕТ «ИВОЛГИ»; МОСКВА ПОЛУЧИТ БОЛЬШЕ СОВРЕМЕННЫХ ГОРОДСКИХ ПОЕЗДОВ	39
ВЕСТИ МУРМАНСК; ЯКОВ ОСЕТРОВ; 2020.06.09; ЗАМЕСТИТЕЛИ ГУБЕРНАТОРА ОСМОТРЕЛИ ХОД РЕКОНСТРУКЦИИ ПАРКОВОЧНОГО КОМПЛЕКСА МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА «МУРМАНСК».....	43
ПРАЙМ; 2020.05.09; МИНЮСТ НЕ СТАЛ РЕГИСТРИРОВАТЬ И ВЕРНУЛ ПРИКАЗ МИНТРАНСА ПО ТОР ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ	44
ТАСС; 2020.06.09; ПЛАН ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ РОССИИ УТВЕРДЯТ В СЕНТЯБРЕ	44
РИА НОВОСТИ; 2020.04.09; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ РАЗРАБОТАЛИ НОВЫЙ МЕХАНИЗМ ПОДДЕРЖКИ ИНВЕСТОРОВ	45
ТАСС; 2020.05.09; ТРАССУ «ТАВРИДА» ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕДАДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ В 2021 ГОДУ	45
ИНТЕРФАКС; 2020.04.09; ГАЗПРОМБАНК ВЫДЕЛИТ 4,3 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПЯТЫЙ УЧАСТОК ЦКАД.....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.04.09; БЛИЗКИЙ К ИГОРЮ РОТЕНБЕРГУ КОНЦЕРН НТС ХОЧЕТ ВНЕДРЯТЬ СИСТЕМЫ ПЛАТНОСТИ ЗА РУБЕЖОМ.....	47
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2020.07.09; УЛЕТЕЛА ЭПОХА; НЕ СТАЛО ГЛАВНОГО КОНСТРУКТОРА САМОЛЕТА ТУ-154 АЛЕКСАНДРА ШЕНГАРДТА	48
ТАСС; 2020.04.09; В КАБМИНЕ СООБЩИЛИ, ЧТО НОВЫХ РЕШЕНИЙ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ ПОКА НЕТ	50
РБК; 2020.04.09; МИНСК ЗАЯВИЛ О ЗАВИСЯЩЕМ ОТ МОСКВЫ РЕШЕНИИ ПО ОТКРЫТИЮ ГРАНИЦ.....	51
РИА НОВОСТИ; 2020.04.09; «БЕЛАВИА» ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ РЕЙСОВ В РОССИЮ	51
РИА НОВОСТИ; 2020.04.09; ЭКСПЕРТ СКАЗАЛ, СКОЛЬКО СЭКОНОМЯТ ТУРИСТЫ, ОПЛАЧИВАЯ АВИАБИЛЕТЫ ВАУЧЕРАМИ	51
ИНТЕРФАКС; 2020.04.09; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ПЕРРОНА АЭРОПОРТА МУРМАНСК ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА ВЫДЕЛЕНО 2,8 МЛРД РУБ.....	52

Министерство транспорта РФ

РБК; ГАЛИЯ НАБИЕВА; 2020.04.09; ЭКС-ПРЕЗИДЕНТ ТПП БАШКИРИИ
ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИЗЪЯТИЕ ЗЕМЕЛЬ РОСАВИАЦИЕЙ.....52

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; ЕКАТЕРИНА ДЕМИШЕВА; 2020.04.09; 150 КМ/Ч И МНОГО ЗАПРАВОК: В РОССИИ СИЛЬНО ИЗМЕНЯТСЯ ТРАССЫ

Станции зарядки электромобилей, топливные заправки каждые 50 км и разрешенный лимит скорости в 150 км/ч – что будет с дорожной инфраструктурой междугородних магистралей

На скоростных дорогах и автомагистралях хотят сократить расстояние от заправки до заправки. Каждые 50 километров такой дороги водители будут иметь возможность съехать на заправку и зайти в магазин, а для владельцев электротранспорта предусмотрена зарядная станция. Разработку проекта по расширению придорожной инфраструктуры на федеральных трассах ведет **Минтранс**, документ уже получил одобрение правительственной комиссии и находится на стадии активного обсуждения.

Заниматься обустройством придорожных карманов будут представители бизнеса совместно с властями регионов, по которым проходят дороги. Помимо улучшения инфраструктуры, **Минтранс** также предлагает увеличить скоростной режим на федеральных магистралях до 150 км/ч. Мы собрали все изменения, которые касаются федеральных междугородних дорог и узнали мнения экспертов о целесообразности предложений.

Трассы поедут быстрее

В течение года на многих автомагистралях могут увеличить максимальный лимит скорости. Как заявил руководитель **Минтранса Евгений Дитрих**, изменение скоростного режима коснется только трасс высших технических категорий – речь идет о дорогах первой и, возможно, второй категорий. Такие дороги подходят для быстрого и безопасного передвижения по показателям ширины полосы, радиусу поворота и другим техническим параметрам.

«Как правило, при их проектировании используются нормы, которые допускают движение с высокими скоростями. Именно для них мы и прорабатываем возможность повышения скорости», – объяснил **Дитрих**.

Инициативу поддержали и в МВД. По словам замглавы ГИБДД Олега Панарьина, в ближайшей перспективе можно говорить про увеличение скорости на многих участках до 130 км/ч, а с развитием документов по стандартизации, технологии, уборке, содержанию и ремонту высокоскоростных дорог можно увеличить лимит и до 150 км/ч. Панарьин подчеркнул, что 150 км/ч – это предел проектирования дорог первой категории: с четырьмя рядами движения и разделительной полосой.

На первом этапе **Минтранс** планирует увеличить скоростной режим до 150 км/ч на платных трассах М11 «Нева» и М4 «Дон». Окончательно решение по этому вопросу власти примут до конца года. Сейчас максимальная скорость движения по М11 на некоторых участках уже составляет 130 км/ч. Автомобильные активисты и общественные деятели поддерживают предложение властей, объясняя это тем, что в реальности люди не будут ездить везде с такой высокой скоростью, но зато смогут спокойно, не боясь штрафов, двигаться по платному участку с комфортной скоростью, не оглядываясь на спидометр. Такую позицию поддерживает и руководитель проекта probok.net Александр Шумский.

«Честно говоря, я даже не знаю, кто может быть против такой инициативы. Ведь речь идет не о том, чтобы повысить везде скорость по умолчанию, а сделать это исходя из категории дорог, их ширины, геометрии. Из практики платных дорог на аварийности повышение скорости не сказывается. Надо понимать, что есть разрешенная скорость, а есть

фактическая и это две разные скорости. Даже если отменить порог скорости вовсе, это не значит, что люди будут гонять под 200, потому что есть предел комфортной скорости. Скорость в 150 км/ч как раз попадает в поток – это хорошо видно на трассе «Москва – Санкт-Петербург», где на многих участках машины едут 130 км/ч, потому что им так комфортно, хотя можно ехать еще +20 км/ч», – объяснил в беседе с Autonews.ru Александр Шумский.

При этом активист уверен, что корректировка нештрафуемого порога вскоре состоится, поэтому и начались разговоры о повышении общей скорости. «Да, у нас водители ездят +20 км/ч к разрешенной скорости. Но корректировка этого нештрафуемого порога уже не за горами, и чтобы водители к этому лучше относились, идет разговор об увеличении скоростного режима. Потому что штрафы – это попытка заставить водителя смотреть на спидометр, а нужно смотреть на дорогу. Вместо того, чтобы думать о безопасности, он начинает думать, не попадет ли он на штраф, отвлекается. Чем скорость будет адекватнее, тем лучше», – считает эксперт.

Первые новые объекты дорожного сервиса в границах полос отвода на федеральных дорогах могут появиться в ближайшее время, если региональные власти и бизнес смогут оперативно договориться. Для этого правительство должно подробно расписать механизм выделения земли и финансирования объектов.

Речь идет об автозаправочных станциях с мойкой, магазином и даже зарядными колонками для электромобилей. Сегодня сложно представить себе сеть электрических заправок каждые 50 км между городами, потому что пока на электромобиле невозможно проехать даже по самой популярной платной дороге М11, объясняют специалисты.

Эксперт по автомобильным дорогам Александр Шумский считает, что все предложенное **Минтрансом** правильно. «В Питер из Москвы вы на электромобиле не доедете, проблемы могут возникнуть из-за нехватки заправок даже с дизельным топливом. На электромобиле сегодня просто невозможно передвигаться между городами. Но от того, что мы напишем постановление, инвесторы не появятся. Сейчас и на М11 между заправками больше 50 км. Как впахнуть в заправки еще и зарядки для электротранспорта, непонятно, потому что они просто не окупятся. Нет такого потока электромобилей. Но его и не будет, потому что нет заправок – это замкнутый круг», – сообщил Шумский.

Он уверен, что в первую очередь это должно быть выгодно экономически, для бизнеса должны быть преференции. «Не могу себе представить на трассе Красноярск-Иркутск каждые 50 км электрические заправки, я не знаю кто будет их строить, пока нет спроса. Например, Москва отменила плату за парковку и транспортный налог для электрокаров. Должна быть какая-то стимуляция, людей и бизнес надо заинтересовать», – считает автоэксперт.

Кто будет все это строить

Сегодня в стране насчитывается около 16 тысяч заправок и примерно один миллион километров автодорог с твердым покрытием. То есть это одна заправка приходится на 62 километра. Однако распределение АЗС неравномерное: восьмая часть от всех заправок приходится только на Москву и Московскую область. В восточной части России расстояние между заправками может быть в сотни километров.

Как отметил в беседе с Autonews.ru **руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов**, для развития инфраструктуры и прилегающих к дорогам территорий самым важным вопросом является выделение земли, потому что бумажная волокита и согласования для одного участка в лесном массиве может затянуться на годы. А такая история не выгодна представителям бизнеса, которые хотят побыстрее окупить вложенные средства.

«Очевидно, что для владельцев дорог, для региональных властей должна быть четко прописана упрощенная схема выдачи земли под такие заправки и объекты инфраструктуры. Иначе бизнес в это не вложится. Постановление правительства как

обычно можно охарактеризовать как «обо всем хорошем против всего плохого». Обход Лосево-Павловск на трассе «Дон» строили всего два года. Но от принятия решения до окончания строительства прошло восемь лет, из них шесть лет решали земельные вопросы», – пояснил Шкуматов.

Такие же проблемы, по словам эксперта, бизнес встретит и на пути согласования электрических заправок, потому что мощность и протяжка сетей электроэнергии может согласовываться долго и быть дорогой. Тогда бизнесмены пойдут по простому пути – протянут самый дешевый разъем, по которому электромобиль будет заряжаться сутки. Поэтому вопрос подвода к заправкам инженерных сетей должен базироваться на принципах государственно-частного партнерства. Чтобы проект реализовывался вовремя, оперативно помочь бизнесу должны будут федеральные, региональные и муниципальные власти вместе.

<https://www.autonews.ru/news/5f50f9ae9a79470e66193395>

ИНТЕРФАКС; 2020.07.09; МИНТРАНС БУДЕТ ДОБИВАТЬСЯ ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ ПИЩЕВЫХ ГРУЗОВ НА РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ

В **Минтрансе** подчеркивают важность переориентации грузопотока пищевых грузов на российские порты. Об этом глава ведомства **Евгений Дитрих** заявил на совещании с представителями грузоотправителей и стивидорных компаний, строящих терминалы порта Усть-Луга.

«Транспортники понимают, что тенденции на мировом рынке в немалой степени складываются под влиянием пандемии. Запрос на зерновые растет, и энергичное создание мощностей для крупнейшей составляющей нашего агроэкспорта – это приоритетная и перспективная задача», – сказал он.

По его словам, эта продукция должна перегружаться через российские морские порты.

Задачей ведомства он назвал сведение воедино интересов экспортеров и стивидорных компаний.

В 2024 году Россия «получит на Северо-Западе современные специализированные мощности для экспорта в Европу», добавил **Дитрих**.

Губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко, которого цитирует **пресс-служба Минтранса**, назвал регион драйвером строительства портовых мощностей и локализации большинства грузов в России.

«Я надеюсь, что инвестиционные проекты, которые мы реализуем не только в Усть-Луге, но и в Приморске (на противоположном берегу Финского залива. – ИФ.), позволят стать мощнейшей европейской перевалочной базой», – сказал он.

<https://www.interfax.ru/russia/724806>

ГУДОК; ОЛЬГА БЕЛЯЕВА; 2020.07.09; ПОРТУ НУЖНА ДОРОГА; В УСТЬ-ЛУГЕ ОБСУДИЛИ КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ И ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ

К 2024 году на Северо-Западе должны появиться новые специализированные мощности для экспорта различных грузов. Об этом заявил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в ходе совещания по развитию морского порта Усть-Луга. Общий объем перевалки грузов в порту Усть-Луга должен увеличиться с нынешних 76,4 млн тонн до 100 млн тонн. Обеспечить доставку этого груза в порт предстоит «Российским железным дорогам».

Вчера генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров, **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко и генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев осмотрели строящиеся терминальные комплексы, железнодорожные и автомобильные подходы к порту Усть-Луга, а также провели совещание об увеличении объемов перевозок с руководителями

компаний-грузоотправителей и стивидорных компаний. ОАО «РЖД» уже несколько лет развивает пропускную способность магистрали на подходах к портам Северо-Западного бассейна для обеспечения растущих грузопотоков, идущих через эти порты на экспорт.

В целом в развитие подъездных путей и увеличение пропускной мощности ходов, ведущих к порту Усть-Луга, компания «РЖД» с 2005 года вложила 60 млрд руб.

В июне были введены во временную эксплуатацию приёмо-отправочные пути парка Лужская-Восточная, открыто движение в направлении промышленно-логистического терминала по хранению и перевалке минеральных удобрений ООО «Ультрамар» (см. «Гудок» № 118 от 2 июля 2020 года).

Для обеспечения выгрузки на терминале «Ультрамар» 12 млн тонн грузов в год в парке Лужская-Восточная силами Октябрьской дороги построено 13,5 км пути, три станционных пути, проектируется тяговая подстанция.

К концу 2020 года планируется запустить в эксплуатацию три приёмо-отправочных пути на станции Лужская-Генеральная. Ещё шесть путей планируется построить до 2023 года специально для обработки грузов на терминале LugaPort. Для будущего терминала «Еврохим» планируется построить ещё четыре пути. Также к концу этого года предстоит достроить и ввести в эксплуатацию соединительный путь между Лужской-Восточной и Лужской-Генеральной.

При вводе всех перевалочных мощностей терминалов «Ультрамар», LugaPort и «Еврохим» к 2025 году объёмы выгрузки на этих станциях могут вырасти более чем на 40 млн тонн в год с нынешних 12 млн тонн.

После совещания прошла церемония подписания соглашения между ФГУП «Росморпорт» и ГК «Новотранс» «О взаимодействии по реализации проекта «Универсальный торговый терминал Усть-Луга. Инвестпроект LugaPort». Подписи под документом поставили Андрей Лаврищев и президент «Новотранса» Константин Гончаров.

Терминал LugaPort предназначен для перевалки генеральных (штучных), навалочных (сухих массовых грузов – руды, угля, песка, металлолома, макулатуры), зерновых и пищевых грузов.

«В 2019 году здесь, в Усть-Луге, железнодорожным транспортом было переработано 76 млн тонн. Новый инфраструктурный проект LugaPort позволит получить прирост почти на 25 млн тонн новых грузов», – отметил Олег Белозёров.

Предполагается, что терминал обеспечит приём до 1100 вагонов в сутки со станции примыкания Лужская-Генеральная, а также сможет принимать и обрабатывать суда с осадкой до 15,5 м класса Panamax, New Panamax, Baby Capesize. Общий объём инвестиций в проект создания терминала в порту Усть-Луга должен составить 46,5 млрд руб. Выход терминала на полную мощность планируется в 2024 году, а объём перевалки к этому моменту достигнет 24,3 млн тонн в год.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1533948>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20200906/831993819.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/4482642>

На ту же тему:

<https://ivbg.ru/8136241-aleksandr-drozdenko-lenoblast-mozhet-zabrat-vse-eksportnye-potoki-v-svoi-porty.html>

<https://ivbg.ru/8136220-terminal-v-ust-luge-poluchil-47-gektarov-namyvnoj-territorii.html>

https://47channel.ru/event/_V_Ust_Luge_podpisali_soglashenie_o_vzaimodejstvii_v_ramkah_proekta_LUGAPORT_/

https://47channel.ru/event/_V_Ust_Luge_prohodit_rabochee_soveschanie_s_uchastiem_gubernatora_Lenoblasti_i_glavi_Mintransa/

https://47channel.ru/event/Gubernator_Lenoblasti_i_ministr_transporta_osmatrivayut_port_Ust_Luga/

https://lentv24.ru/Gubernator_Lenoblasti_oznakomilsya_s_proektom_novogo_terminala_LUGA_PORT.htm

<https://og47.ru/2020/09/06/Masshtaby-stroitelstva-v-Ust-Luge-vpechatlili-ministra-transporta-Evgeniya-Ditrikha-12632>

<https://og47.ru/2020/09/06/Kak-v-Ust-Luge-zavershilsya-pervyi-etap-stroitelstva-universalnogo-terminala-LUGAPORT-12635>

<https://online47.ru/2020/09/06/masshtabno-i-ekologichno-kak-lugaport-cherez-chetyre-goda-stanet-moshchneyshim-portom-baltiki-106358>

<https://portnews.ru/news/301302/>

<https://portnews.ru/news/301300/>

<https://portnews.ru/news/301298/>

<https://portnews.ru/news/301295/>

<https://karpovka.com/2020-09-06/v-lenoblasti-zavershilsya-pervyj-etap-stroitelstva-torgovogo-terminala-lugaport/>

<https://abnews.ru/2020/09/06/drozdenko-schitaet-cto-lenoblast-mozhet-zabrat-vse-eksportnye-potoki-v-svoi-porty/>

<https://47news.ru/articles/180286/>

<https://www.metronews.ru/novosti/peterbourg/reviews/leningradskuyu-oblast-rasshirili-na-47-gektar-1707789/>

<https://nevnov.ru/832296-ust-luga-stanet-krupneishim-transportnym-uzlom-v-evrope>

ЛЕН ТВ 24; 2020.06.09; ГУБЕРНАТОР ЛЕНОБЛАСТИ ОЗНАКОМИЛСЯ С ПРОЕКТОМ НОВОГО ТЕРМИНАЛА ЛУГАПОРТ

Особое внимание попросили уделить экологии и мониторингу состояния окружающей среды.

В воскресенье, 6 сентября, глава 47-го региона прибыл с рабочим визитом в Кингисеппский район. В эти минуты губернатор Александр Дрозденко вместе с министром транспорта Евгением Дитрихом знакомятся с проектом нового терминала ЛУГАПОРТ.

Особое внимание попросили уделить экологии и мониторингу состояния окружающей среды, особенно вблизи перевалки угля. Руководство порта пообещало, что здесь сохранят множество зеленых зон и насаждений.

«Мы ожидаем рост экономики страны, рост экономики Ленинградской области» – отметил **Евгений Дитрих**, обсуждая строительство нового терминала.

Сегодня в ЛУГАПОРТ 5 причалов с глубиной акватории 17,5 метров. Площадь терминала составляет 85 га, в сутки здесь принимают 1100 вагонов. Также действуют комплексы по перевалке навалочных и генеральных грузов, и по перевалке зерновых и пищевых грузов.

https://lentv24.ru/Gubernator_Lenoblasti_oznakomilsya_s_proektom_novogo_terminala_LUGA_PORT.htm

47 КАНАЛ; 2020.06.09; АЛЕКСАНДР ДРОЗДЕНКО: «ДЛЯ НАС ВАЖНЫ ВСЕ ПРОЕКТЫ, КОТОРЫЕ РЕАЛИЗУЮТСЯ В УСТЬ-ЛУГЕ»

В порту Усть-Луга в воскресенье, 6 сентября, прошло рабочее совещание с участием губернатора Ленобласти Александра Дрозденко и главы Минтранса **Евгения Дитриха**. На встрече обсудили перспективы наращивания объемов перевозок порта, а также вопросы развития железнодорожной инфраструктуры и обработки грузов. После заседания Александр Дрозденко заявил журналистам, что для экономики региона все проекты, которые сейчас реализуются в Усть-Луге, крайне важны.

Для нас все проекты, которые реализуются сегодня в Усть-Луге, очень важны с точки зрения создания новых рабочих мест, с точки зрения инвестиций в экономику, и конечно,

это будущие поступления в бюджет Ленинградской области. Неслучайно все проекты, которые сегодня реализуются, получили поддержку правительства области.

Александр Дрозденко, губернатор Ленинградской области

Как отметил глава региона, областное правительство подписало соглашение о признании проекта «Новотранс» крупным региональным инвестпроектом. Кроме того, губернатор положительно оценил то, что проект «LUGAPORT» реализуется так, как было запланировано – по графику и в том виде, в каком его утвердили в прошлом году.

Прошёл всего год, а к территории Ленинградской области и России уже приросли 47 га – мелочь, а приятно.

Александр Дрозденко, губернатор Ленинградской области

Сейчас компания приступила ко второму этапу – строительству портовых мощностей. В числе прочего во время сегодняшней встречи обсуждалось то, что на уровне **министерства транспорта** и РЖД важно синхронизировать потоки грузов, которые будут приходиться в порт.

Сегодня заявлено несколько проектов по перевалке зерна, несколько проектов по перевалке угля. Очень важно, чтобы эти грузы двигались по территории Ленинградской области системно. Я думаю, в течение месяца-двух мы будем понимать, как оптимизировать эти потоки.

Александр Дрозденко, губернатор Ленинградской области

https://47channel.ru/event/Aleksandr_Drozdenko_Dlya_nas_vazhni_vse_proekti_kotorige_realizuyutsya_v_Ust_Luge/

47 КАНАЛ; 2020.06.09; ГУБЕРНАТОР ЛЕНОБЛАСТИ И МИНИСТР ТРАНСПОРТА ОСМАТРИВАЮТ ПОРТ УСТЬ-ЛУГА

В порту Усть-Луга в воскресенье, 6 сентября, проходит рабочая встреча губернатора Ленинградской области Александра Дрозденко с **министром транспорта России Евгением Дитрихом** и председателем правления РЖД Олегом Белозеровым.

В эти минуты глава региона вместе с **министром транспорта** знакомятся с проектом нового терминала «ЛУГАПОРТ», который строит в Усть-Луге группа компаний «Новотранс». Особое внимание попросили уделить экологии и мониторингу состояния окружающей среды, особенно вблизи перевалки угля. Руководство порта пообещало, что здесь сохраняют множество зеленых зон и насаждений.

Здесь есть уже пять причалов с глубиной акватории 17,5 метров. Терминал площадью 85 га в сутки принимает 1100 вагонов. Кроме того, действуют комплексы по перевалке навалочных, генеральных, зерновых и пищевых грузов.

В 2019 группа компаний «Новотранс» при поддержке **Минтранса** и РЖД приступила к реализации инвестпроекта по созданию современной портовой инфраструктуры LUGAPORT в рамках развития 4,5,6 очереди Комплекса генеральных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Проект предусматривает создание терминалов по переработке зерновых и пищевых грузов, а также навалочных и генеральных грузов общим объёмом более 24 млн тонн в год.

Уже в 2024 году универсальный терминал выйдет на полную мощность. Он позволит создать более 700 новых рабочих мест. Готовить кадры будут в учебных центрах Ленобласти для подготовки и переквалификации персонала. Налоговые отчисления в бюджеты всех уровней составят свыше 2 млрд рублей в год. Также со строительством нового порта к территории Ленобласти и всей страны прибавилось 47 га.

«Мы ожидаем рост экономики страны, рост экономики Ленинградской области», – отметил **Евгений Дитрих**, обсуждая строительство нового терминала.

Участники встречи оставили свои подписи на импровизированной доске с изображением строящегося порта и береговой линии.

https://47channel.ru/event/Gubernator_Lenoblasti_i_ministr_transporta_osmatrivayut_port_Ust_Luga/

47 КАНАЛ; 2020.06.09; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ПОДЧЕРКНУЛ ВАЖНОСТЬ ЗАБОТЫ ОБ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ «LUGAPORT»

Министр транспорта России Евгений Дитрих сегодня находится с рабочим визитом в Ленинградской области. Он приехал в Усть-Лугу, где вместе с губернатором региона Александром Дрозденко и председателем правления РЖД Олегом Белозеровым принял участие в совещании по вопросу развития порта.

Во время осмотра порта и знакомства с проектом нового терминала «LUGAPORT» **глава Минтранса** обратил особое внимание на важность соблюдения всех технических требований, связанных с защитой окружающей среды.

При формировании угольной части все необходимые условия, все необходимые технические решения должны быть соблюдены. Там экраны, которые не дают угольной пыли распространяться, система аэрации, система очистки, мы сейчас за этим следим особо. Законом указано, что не соблюдающие эти требования прекращают работу. Поэтому очень важно с самого начала закладывать эти требования. Это не только законодательные ограничения, но и ответственное отношение к окружающей среде.

Евгений Дитрих, министр транспорта России

https://47channel.ru/event/Evgenij_Ditrih_podcherknuil_vazhnost_zaboti_ob_okruzhayuschej_srede_pri_stroitelstve_LUGAPORT/

<https://online47.ru/2020/09/06/ministr-transporta-evgeniy-ditrih-o-stroitelstve-porta-v-portu-ust-luga-masshtaby-vpechatlyayut-106355>

АРХАНГЕЛЬСК ОНЛАЙН; 2020.06.09; НАЗВАЛИ «БОГАТЫРЕМ»: ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА 7 СЕНТЯБРЯ ЗАПУСТЯТ НОВЫЙ РЕЛЬСОВЫЙ АВТОБУС В ОНЕГУ

На железнодорожном вокзале Архангельска 7 сентября торжественно презентуют новый пригородный маршрут из областного центра в Онегу с использованием рельсовых автобусов РА-3 «Орлан». На церемонии планируют быть официальные лица, в том числе **министр транспорта России Евгений Дитрих**, сообщили в Северной пригородной пассажирской компании ОАО «РЖД».

Церемония начнется в 11:30. Помимо **главы российского Минтранса**, презентовать маршрут будут начальник Северной железной дороги Валерий Тарнаев и врио губернатора Архангельской области Александр Цыбульский.

В первую поездку из Архангельска в Онегу РА-3 отправится в 12:00. Поезд получил название «Богатырь», стоимость проезда без учета льгот составляет 649 рублей. Протяженность маршрута – 267 км. Время в пути – всего 5 часов. Ввод нового маршрута в два с лишним раза сокращает время в пути между Онегой и Архангельском, а также позволяет ездить в моногород возле Белого моря без пересадок.

Вопрос запуска рельсового автобуса Архангельск – Онега обсуждался на встрече в областном центре в начале августа с **заместителем министра транспорта РФ Владимиром Токаревым**. Тогда врио губернатора региона Александр Цыбульский предложил сделать раньше запуск экспресс-поезда по этому маршруту, осенью этого года (а не в 2021 году, как предполагалось ранее). **Владимир Токарев** отметил, что в ближайшее время организуют поставку в регион рельсового автобуса нового поколения РА-3 «Орлан». Такие автобусы производят на заводе «Метровагонмаш» в Московской области. РА-3 рассчитан для работы преимущественно на линиях железных дорог с относительно небольшим пассажиропотоком. Добавим, что в августе 2019 года аналогичный рельсовый автобус запустили на железнодорожных маршрутах Архангельск – Северодвинск и Северодвинск – Ненокса.

Сейчас до Онеги можно добраться только на автобусе, на маршрутке, но, поскольку дорога очень плохая, это создает большие неудобства. Жители Онеги даже выходили на митинги против закрытия роддомов. Также в середине августа временный глава региона на онлайн-конференции с **Владимиром Путиным** попросил президента выделить из бюджета 5,7 миллиарда рублей на строительство дороги Архангельск – Онега. Глава государства сказал, что даст такое поручение **Министерству транспорта России**.

<https://29.ru/text/transport/69457455/>

http://www.severinform.ru/lenta/?full_id=273083

ТАСС; 2020.04.09; ПАТРУШЕВ: ЗА ГОДЫ РАБОТЫ ГОСКОМИССИИ ПО КАРЕЛИИ В РЕГИОН ПРИВЛЕКЛИ БОЛЕЕ 126 МЛРД РУБЛЕЙ

Работа госкомиссии по подготовке к празднованию 100-летия Республики Карелия поспособствовала привлечению в регион более 126 млрд рублей. Об этом в пятницу заявил **секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев** на заседании госкомиссии.

По его словам, в числе основных задач созданной в 2013 году комиссии были улучшение качества жизни жителей Карелии, создание дополнительных рабочих мест, активизация социально-экономического развития, в том числе за счет повышения инвестиционной привлекательности, стимулирования деловой активности, модернизации транспортной и социальной инфраструктуры, развития туризма и восстановления объектов культурного наследия. Для достижения этих целей, в частности, была утверждена федеральная целевая программа «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года».

«Для решения всех этих задач при поддержке государственной комиссии удалось привлечь в республику финансовые средства, включая инвестиции, в объеме более 126 млрд рублей. В результате была обеспечена положительная динамика в социально-экономическом развитии региона», – сказал Патрушев.

Он также добавил, что Карелия должна активнее участвовать в выполнении **нацпроектов**.

«Государственная комиссия завершает свою работу. Вместе с тем задачи дальнейшего повышения качества жизни населения Карелии, социально-экономического развития республики сохраняют свою актуальность», подчеркнул Патрушев.

Он отметил, что «для решения новых задач с опорой на результаты, достигнутые госкомиссией, имеются дополнительные возможности и механизмы». «При этом важно завершить реализацию мероприятий, начатых в рамках федеральной целевой программы «Развитие Республики Карелия», – указал секретарь Совета безопасности.

Он напомнил, что в апреле текущего года правительством РФ была утверждена индивидуальная программа социально-экономического развития Республики Карелия, рассчитанная на пять лет, которая, по словам Патрушева, также «должна быть использована для продолжения начатой работы по развитию республики».

«Кроме того, необходимо активнее участвовать в реализации всех национальных проектов», – подчеркнул секретарь СБ. На его взгляд, следует использовать и «возможности по развитию северных районов Карелии, имея в виду Беломорский, Лоухский и Кемский муниципальные районы, которые в соответствии со Стратегией пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года включены в Арктическую зону Российской Федерации и имеют статус приоритетных геостратегических территорий России». Патрушев обратил внимание на необходимость развития в республике сельского хозяйства, повышения уровня газификации, дальнейшего сокращения доли аварийного жилья и решения проблем моногородов.

<https://tass.ru/ekonomika/9373619>

КАРЕЛИНФОРМ; 2020.04.09; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ: КАРЕЛИЯ ПОЛУЧИТ БОЛЬШЕ 16 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ НА ДОРОГИ

Речь идет о проекте БКАД. Подробности сообщили в правительстве республики.

Проект БКАД будет продолжен в республике. На ближайшие пять лет Петрозаводск и его агломерации получают существенную финансовую помощь, чтобы привести в нормальное состояние дороги. До 2024 года объем финансирования составит более 16 миллиардов.

Евгений Дитрих, глава Минтранса РФ, выступил с докладом на финальном заседании Госкомиссии к столетию Карелии. Помимо прочего, он остановился на модернизации аэропорта «Петрозаводск», а также напомнил, что реконструируется и автовокзал карельской столицы. Работы будут закончены в 20201 году, равно как и работы по приведению в порядок автовокзалов в других карельских городах.

«Отмечу, что работы по данному направлению будут продолжены, в том числе в рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» индивидуальной программы социально-экономического развития республики, утвержденной правительством Российской Федерации в этом году», – цитирует пресс-центр карельского кабмина **Евгения Дитриха**.

<https://karelinform.ru/news/society/04-09-2020/evgeniy-ditrih-kareliya-poluchit-bolshe-16-milliardov-rublej-na-dorogi>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.07.09; ИНФРАСТРУКТУРЕ НАЗНАЧАТ ЭКЗАМЕН; СИСТЕМУ СЕРТИФИКАЦИИ ПРОЕКТОВ В ЭТОЙ СФЕРЕ ГОТОВЯТ К РАБОТЕ

Российским инфраструктурным проектам предложат пройти экспертизу – ВЭБ.РФ совместно с партнерами презентовали проект национальной системы их оценки и сертификации. Оценка будет добровольной, стимулировать ее получение предполагается более выгодными условиями финансирования. Эксперты и участники рынка рассчитывают, что новая система поможет привлечь за пять лет около 1 трлн руб. инвестиций и повысит доверие в отрасли – надеясь при этом, что она не станет новой «тормозящей» бюрократической процедурой.

Госкорпорация ВЭБ.РФ в минувшую пятницу представила проект национальной системы оценки инфраструктурных проектов, разработанной совместно с Национальным центром ГЧП и международной инженерно-проектной компанией АЕСОМ. Речь идет о проведении независимой экспертизы, после успешного прохождения которой проекты смогли бы получать сертификаты качества. Прохождение такой экспертизы длительностью до полугода будет добровольным. Как сообщила «Ъ» зампред ВЭБ.РФ Светлана Ячевская, от инициаторов проектов уже начали поступать запросы на экспертизу. На этих проектах и начнется тестирование системы.

Построена она на трех блоках критериев:

«Экономика и управление» (включает в себя, например, оценку целесообразности проекта и соответствия приоритетам стратегического планирования),

«Качество жизни» (создание рабочих мест для местных жителей),

«Экология и климат» (сокращение объема отходов или выбросов и энергоэффективность).

По каждому из блоков проект может получить до 1 тыс. баллов – исходя из такой оценки, проекту будет присуждаться «уровень достижения». По словам Светланы Ячевской, ВЭБ.РФ планирует постепенно встраивать в свою кредитно-инвестиционную политику критерии оценки и предоставлять более привлекательные условия проектам, успешно прошедшим такую экспертизу.

Ожидается, что проведение оценки позволит снизить количество недостроенных объектов, а также привлечь инвестиции в российскую инфраструктуру – особенно из-за рубежа. Отметим, ранее потенциал инвестирования в инфраструктурный рынок оценивался в 2 трлн руб. в год (см. «Ъ» от 10 марта). Недостаточная прозрачность этого

сектора и отсутствие эффективных инструментов оценки для принятия инвестиционных решений как раз и называлась причинами невысокого интереса инвесторов к этой сфере. В ближайшую пятилетку ожидаемый объем инфраструктурных инвестиций в России оценивается в \$200 млрд, а потребность в них – в \$324 млрд. Предполагается, что в последующие годы этот разрыв будет только расти.

По прогнозу гендиректора Национального центра ГЧП Павла Селезнева, внедрение системы оценки позволит дополнительно привлечь в инфраструктуру не менее 1 трлн руб. в течение пяти лет – в первую очередь за счет средств институциональных инвесторов и международных банков развития, для которых экологические, социальные и управляющие аспекты являются составной частью инвестполитики.

По его словам, систему могут запустить в цифровом пространстве по аналогии с опытом США – реализовывать проект планируется на платформе «Росинфра».

Замгендиректора по финансовому развитию и управлению инвестпроектами ДСК «Автобан» Денис Анисимов признал, что сейчас в сфере инфраструктурных проектов существует проблема доверия – если система позволит изменить ситуацию, то «это будет решением колоссальной задачи». Впрочем, предупреждает он, оценка не должна стать «еще одним бюрократическим механизмом, который вместо того, чтобы сокращать сроки, стал бы еще одной запятой». Замгендиректора «Эксперт РА» Сергей Назаров предостерег от допуска к системе оценки большого количества организаций, особенно на начальном этапе (иначе, по его словам, легко будет подорвать доверие), и от ожиданий, что западные институты развития и фонды сразу будут принимать отчеты российских организаций. По его словам, необходимо уделить внимание репутации и квалификации верификаторов, поскольку в инфраструктурных проектах «существует большая субъективность в оценке не количественных, а качественных критериев».

Евгения Крючкова

<https://www.kommersant.ru/doc/4482445>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/04/09/2020/5f52167e9a7947784304cf00>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.04.09; ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ НОВЫЙ ПОРЯДОК КОМПЕНСАЦИЙ ПО ВЛОЖЕНИЯМ В ИНФРАСТРУКТУРУ ЗАЧЕМ ПОНАДОБИЛИСЬ ПОПРАВКИ В РАЗРАБАТЫВАВШИЙСЯ ДВА ГОДА ЗАКОН О ПООЩРЕНИИ ИНВЕСТИЦИЙ

Минэкономразвития предложило поправки в закон о защите и поощрении капиталовложений: вместо субсидий за новую инфраструктуру инвесторы смогут рассчитывать на налоговый вычет. Это может быть связано с желанием сократить госрасходы

Андрей Белоусов и Максим Решетников (слева направо) (Фото: Дмитрий Астахов / ТАСС)

Министр экономического развития Максим Решетников предложил заменить механизм предоставления субсидий в рамках соглашений о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) на налоговый вычет, сообщила **пресс-служба** Минэкономразвития в пятницу, 4 сентября.

Речь идет о возмещении затрат инвесторов на инфраструктуру, предусмотренном законом о СЗПК, который вступил в силу 1 апреля 2020 года. Минэкономразвития подготовит поправки в этот закон и Налоговый кодекс, следует из комментария ведомства.

Накануне, 3 сентября, первый **замминистра** экономического развития Андрей Иванов (куратор нового механизма привлечения инвестиций) на встрече с первым **вице-премьером Андреем Белоусовым** сказал, что эти поправки, которые Минэкономразвития разрабатывает вместе с Минфином, планируется внести в течение двух недель и в середине сентября можно будет начинать работу по проектам.

Зачем понадобились поправки в новый закон

Налоговый вычет вместо субсидий «позволит существенно упростить процедуру и сократить сроки возмещения затрат на инфраструктуру за счет вновь поступающих налогов», отметил Решетников (его слова передала **пресс-служба** министерства). Он уточнил, что все ранее согласованные подходы – заявительный порядок, подтверждение обоснованности расходов технологическим и ценовым аудитом и госэкспертизой – будут сохранены.

Как пояснили РБК в **пресс-службе** Минэкономразвития, разрабатываемый механизм предоставления налогового вычета предполагает, что часть затрат инвестора на инфраструктуру будет вычитаться из налогов от реализованного проекта.

Замена субсидий на налоговый вычет может быть связана с желанием властей максимально сократить расходы бюджета, поэтому они отказываются от прямой поддержки инвесторов и переносят выплаты на будущие периоды, предполагает руководитель InfraONE Research Александра Галактионова. По оценке Минфина, дефицит бюджета в 2020 году может составить до 5% ВВП, в связи с этим ведомство планировало увеличить объем валовых заимствований до 5 трлн руб., говорил в июле **замминистра** финансов Владимир Колычев.

Эксперты указывают на несколько особенностей такой замены компенсации затрат.

Замена субсидии на возмещение средств на налоговый вычет никак не меняет условия для бизнеса, указывает Галактионова. В законе уже говорится, что власти готовы возмещать затраты только из средств, которые генерирует сам проект, объясняет она. Нужно построить объект, заплатить налоги и только потом ждать возмещения. Согласно закону инвестору может быть в течение пяти лет возмещено до 50% понесенных затрат на объекты необходимой проекту инфраструктуры и в течение десяти лет – до 100% затрат на объекты сопутствующей инфраструктуры, необходимой не только проекту, но и иным потребителям, в том числе населению близлежащих территорий. Но не факт, что проект сгенерирует большой объем налогов, добавляет эксперт.

После уточнения Минэкономразвития руководитель InfraONE Research Александра Галактионова изменила свой комментарий. В первоначальном комментарии она отмечала, что в случае замены субсидий на налоговый вычет «с большой вероятностью интерес инвесторов к СЗПК снизится, потому что условия для бизнеса существенно ухудшатся».

Инвестиционный стратег УК «Арикапитал» Сергей Суверов видит плюсы в поправке: повышение прозрачности при возмещении затрат на инфраструктуру в рамках СЗПК, а также упрощение администрирования со стороны государства механизма возмещения затрат.

Аналитик АКРА Альфия Васильева напоминает, что налоговые вычеты – довольно известный инструмент, широко применяемый при реализации проектов на принципах государственно-частного партнерства, и некоторые аспекты его применения уже вызвали споры у участников рынка. Например, с января 2018 года государство перестало возмещать НДС с вложений бюджета. Но в числе пострадавших оказались крупные инвестиционные проекты, в том числе автодороги и мосты.

Васильева считает, что эффективность замены субсидий на налоговый вычет в СЗПК будет зависеть от качества и детальности проработки меры. В целом, если инструмент действительно на практике позволит получить более быструю помощь без бюрократизации процесса, это может иметь позитивный эффект, замечает она. «Думаю, даже в этом случае над СЗПК еще предстоит большая работа и в будущем мы еще увидим предложения, направленные на оптимизацию закона, это неизбежно в текущих реалиях», – заключает аналитик.

«Мы приветствуем предложение Министерства экономического развития, вместе с тем надо учитывать, что из-за долгого срока окупаемости крупных инфраструктурных проектов и высокой долговой нагрузки существенные налоговые платежи появляются

только через 10–15 лет», – передал РБК через **пресс-службу** глава «ВТБ Инфраструктурный холдинг» Олег Панкратов. Поэтому комбинированный подход (налоговый вычет и субсидии в зависимости от конкретного объема проекта) может быть более эффективен в этом случае, добавил он. РБК направил запросы и другим крупнейшим участникам инфраструктурного рынка – Сбербанку и Газпромбанку.

Как менялся закон о поощрении инвестиций

Путин подписал закон о защите и поощрении капиталовложений 1 апреля. Но пока заключить соглашения в рамках этого документа нельзя: к нему еще требуется принять ряд подзаконных актов.

Минфин начал работать над законом о поощрении инвестиций два года назад, после того как **Белоусов**, бывший на тот момент помощником президента, предложил изъять более 500 млрд руб. сверхдоходов экспортеров ненефтегазовых секторов для выполнения майских указов **Владимира Путина**.

Владельцам крупных компаний при участии Минфина и других ведомств удалось убедить правительство и **Путин** в необходимости вместо этого разработать механизмы для стимулирования инвестиций. Законопроект о поощрении капиталовложений готовил Минфин, одним из авторов документа был **замминистра** финансов Андрей Иванов, в июле 2020 года он перешел в Минэкономразвития. С тех пор документ неоднократно видоизменялся: его критиковали и РСПП, и **Белоусов**, и Дмитрий Козак, занимавший пост **вице-преьера** и курировавший промышленность.

После критики со стороны главы Сбербанка Германа Грефа в начале февраля 2020 года из документа исключили соглашения, которые заключаются на условиях государственно-частного партнерства, и концессии, широко используемые при реализации инфраструктурных проектов. Глава РСПП Александр Шохин предупреждал, что иначе принятие закона могло привести к остановке реализации 200 проектов.

https://www.rbc.ru/business/04/09/2020/5f52167e9a7947784304cf00?from=column_5

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; 2020.07.09; «СТРАНЕ НУЖНЫ ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ КАДРЫ, А ЛЮДЯМ НУЖНА САМОРЕАЛИЗАЦИЯ»; ГЛАВА АНО «РОССИЯ – СТРАНА ВОЗМОЖНОСТЕЙ» АЛЕКСЕЙ КОМИССАРОВ О РАЗВИТИИ ОДНОИМЕННОЙ ПЛАТФОРМЫ, ЕЕ ЦЕЛЯХ И ФИЛОСОФИИ

В современном обществе для каждого человека растет важность самореализации. В РФ для раскрытия человеческого потенциала ее жителей с 2017 года существует платформа «Россия – страна возможностей». ВГ поговорил с главой одноименной АНО Алексеем Комиссаровым о нынешних проектах платформы и их участниках, флагманском конкурсе «Лидеры России» и перспективах развития в рамках национальных проектов.

Об основании платформы «Россия – страна возможностей и одноименной АНО

BUSINESS GUIDE: Расскажите, как появилась идея создать платформу «Россия – страна возможностей» и от какой даты вы отсчитываете старт проекта?

АЛЕКСЕЙ КОМИССАРОВ: Идея создания платформы «Россия – страна возможностей» принадлежит лично нашему президенту. **Владимир Путин** неоднократно говорил, что главное богатство России – это люди. Каждый человек талантлив, и задача государства – создать возможности для раскрытия этого таланта. В наше время рост благосостояния любого государства напрямую зависит от человеческого капитала, от возможностей для самореализации человека внутри страны. Стране нужны высококвалифицированные кадры, а людям нужна самореализация в профессиональном и личностном плане. Это дорога с двусторонним движением, и дивиденды получают обе стороны.

Впервые о запуске платформы в 2017 году на Всемирном фестивале молодежи и студентов в Сочи заявил первый заместитель главы администрации президента Сергей Кириенко. Тогда же было объявлено о запуске ее флагманских проектов, которыми стали

«Лидеры России», «Мой первый бизнес», «Я – профессионал». Автономная некоммерческая организация с одноименным названием появилась позднее на основании указа президента в мае 2018 года.

Сейчас мы часть большой системы, которая выстраивалась на протяжении нескольких лет усилиями самых разных институтов, организаций и ведомств.

ВГ: В чем суть основной работы АНО?

А. К.: Наша миссия проста: мы должны работать так, чтобы у любого человека в нашей стране, который готов трудиться, была возможность реализовать свой потенциал. В том числе через программы и конкурсы, входящие в состав платформы. Мы разработали определенные требования, которые стандартны для всех проектов: доступность, безвозмездность, конкурсный механизм, система сопровождения участников, возможности для самореализации. Последнее особенно важно. Это именно возможности: для получения образования, запуска и развития своего проекта или дела, повышения квалификации и так далее. Все эти возможности постоянно совершенствуются и дополняются – этим и занимается команда АНО.

ВГ: Расскажите о ней побольше. Что опыт каждого из членов команды дал этому проекту?

А. К.: Было бы странно, если бы мы не использовали для формирования нашей команды те конкурсы, которые сами проводим. Я очень рад, что мне повезло работать с яркими, талантливыми людьми, многие из которых пришли из «Лидеров России», «Российской студенческой весны», «Моего первого бизнеса» и других наших проектов.

Для меня важно то, что кроме знаний, опыта и таланта у каждого сотрудника есть понимание наших общих целей и желание сделать мир вокруг лучше. Мы также активно привлекаем стажеров, наши более опытные коллеги выступают наставниками, а сама платформа становится стартовой площадкой для начала карьеры некоторых ребят.

ВГ: Как вы видите свою роль в развитии платформы «Россия – страна возможностей»?

А. К.: Помогать совместно формулировать долгосрочные цели, выстраивать процессы так, чтобы вся команда работала как единый, отлаженный механизм. И, надеюсь, вдохновлять – так как сам я полностью уверен в важности наших больших задач.

ВГ Почему, на ваш взгляд, для задач по развитию человеческого потенциала в России был выбран проект на основе именно платформы?:

А. К.: Ни одна организация или ведомство не может в одиночку решить такую задачу. Но в этом и суть, что платформа – одна из составляющих комплексного подхода, один из инструментов большой системы. Есть «Сириус» для детей, есть АСИ для профессионалов, есть программа кадрового резерва ВШГУ РАНХиГС для руководителей самого высокого уровня. Вместе с этими и другими партнерами, работодателями, ведомствами, организациями, центрами мы и создаем возможности для человеческого развития, предоставляем их тем, кто действительно в них нуждается и готов за них побороться. Например, старшеклассник хочет стать специалистом по кибербезопасности. Для начала он может попробовать себя в конкурсе «Цифровой прорыв», сравнить себя с другими, получить обратную связь от экспертов, убедиться в правильности выбора профессии. Потом ему нужно поступить в хороший вуз на профильную специальность. Нужно выйти на работодателя, познакомиться с ним, встать на начальную ступень, постажироваться или заинтересовать своим проектом. Какие возможности ему нужны? И содействие в поступлении, стажировке или трудоустройстве, и дополнительные знания, и помощь в реализации своего проекта и многое другое. Вот эти необходимые потребности на пути к цели мы и стремимся удовлетворять.

Особенность нашей платформы в том, что она выступает своеобразным агрегатором возможностей, проектов на любой вкус. Объединяет разные карьерные направления и, что очень важно, работает сообща с профильными ведомствами и различными организациями, у которых есть необходимые ресурсы и механизмы.

ВГ: Вы сказали, что максимальное раскрытие потенциала населения – вызов для многих стран. Был ли использован какой-то зарубежный опыт при создании платформы?

А. К.: Сегодня тема управления талантами актуальна во всем мире как никогда. Ежегодно авторитетнейшие и уважаемые во всем мире организации проводят исследования, публикуют доклады о самых востребованных компетенциях и навыках будущего. О том, насколько успешно государства развивают их в своих странах. Конечно, мы изучаем эти материалы. Но модель, которую предложил **президент России**, выступая с инициативой создания платформы, уникальна.

Когда мы запускали наш флагманский конкурс «Лидеры России», мы пытались найти аналогичные проекты в других странах. Но не нашли. Зато очень скоро получили запросы от коллег из-за рубежа. Им был интересен наш опыт. Обращались Финляндия, Германия, Китай. А Казахстан и Азербайджан даже попросили помочь выстроить подобную систему социальных лифтов в их странах. Мы готовы делиться опытом, и сегодня не только в некоторых российских регионах (в Санкт-Петербурге, Сахалинской области, Дагестане, Кабардино-Балкарии и других), но и в Азербайджане реализуются свои, аналогичные «Лидерам России» проекты.

Конечно, мы применяем передовые методологические и образовательные наработки при реализации конкурсов, в том числе зарубежные. Но сама система, которую мы выстраиваем, – это полностью отечественная разработка.

О проектах платформы и их участниках

ВГ: Сейчас платформа «Россия – страна возможностей» параллельно развивает множество проектов, и их число растет ежегодно. Расскажите, какие проекты у вас есть для школьников, студентов и взрослых россиян?

А. К.: Большинство проектов ориентированы на молодую аудиторию – до 35 лет. Это не удивительно – молодежь более активна, на поиски себя выделяет заметно больше времени, чем люди, которые уже имеют твердую почву под ногами и сформированную карьерную траекторию.

Одних только школьников, которые уже попробовали свои силы в конкурсах платформы за последний год, у нас больше 1,7 млн. А число участников всех проектов нашей платформы за год перевалило за 4 млн. По статистике наших конкурсов можно говорить и о некоторых предпочтениях молодежи в профессиональном развитии.

Получить или продолжить хорошее образование – и здесь у нас студенческая олимпиада «Я – профессионал», которая третий сезон подряд привлекает сотни тысяч молодых людей. В завершившемся сезоне мы получили 675 тыс. заявок на олимпиаду.

Протестировать свои способности и найти потенциально успешную нишу для себя – конкурс для школьников «Большая перемена». Мы запустили его вместе с Российским движением школьников, проектом «ПроеКТОриЯ» и «Роспатриотцентром» этой весной, и он сразу объединил больше миллиона ребят. Добавить в конкурс творческую и игровую составляющие, тестирование на определение своих талантов, как мы видим, было верной стратегией.

Третий сезон подряд к нам приходит много ребят, которые хотят вести свое дело. «Мой первый бизнес», как и «Лидеры России», одним из первых присоединился к платформе и каждый год вызывает небывалый ажиотаж. В этом году в нем участвовали свыше 705 тыс. ребят. И в новом сезоне помимо конкурсной составляющей добавилась образовательная часть. Раз уж так много школьников, которые хотят стать предпринимателями, то можно и нужно им помогать подходить к делу с умом, реализовать первые бизнес-идеи уже во время конкурса. А для этого нужны знания.

Я думаю, такая популярность школьного предпринимательского конкурса объясняется не просто традиционными представлениями о бизнесе как зарабатывании денег, а дальнейшими перспективами. Скорее мы имеем дело здесь со стремлением к

самостоятельности и независимости во всех смыслах слова, в том числе финансовом. И это хорошо.

VG: В чем для вас специфика работы с представителями каждой возрастной группы? Как вы представляете себе пользователей платформы разных возрастов? Чего они хотели бы добиться с ее помощью?

А. К.: Можно сказать, что взрослых мы больше именно испытываем, а молодежь больше раскрываем. У взрослого человека за плечами уже образование, опыт работы, жизненный опыт. В школьных и студенческих конкурсах больше элементов геймификации, большое значение имеют творческий подход и оригинальность решений, есть совместная с экспертами, учителями и вузовскими преподавателями работа.

Единого портрета участника даже внутри возрастных групп нет. Конечно, каждый проект ведет свою статистику. Но что я точно объединяющее могу отметить, так это амбициозность молодежи.

У нас есть проекты, аудитория которых в плане возраста смешанная. Участвовать может и школьник, и студент, и взрослый человек. И даже в тех конкурсах, где на более опытных конкурсантов приходится больший процент участия и побед, молодежь очень активно рвется в бой.

Вот в проекте «Моя страна – моя Россия» у нас возрастная планка до 35 лет, и школьники есть, но немного. Потенциально конкурировать с более опытными участниками детям сложнее, но вот в этом сезоне до этапа защиты проектов у нас дошла десятилетняя Милана Корнишина. У нее свой, авторский проект в номинации «Моя педагогическая инициатива». В августе девочка представила свой проект жюри. Конкурс «Доброволец России» каждый год открывает нам совсем юных добровольцев. В этом году, например, в составе команд участвовали 12 школьников 8 лет и 54 – 9 лет. Так что конкурировать с более опытными конкурсантами молодежь точно не боится, и это, конечно, радует.

VG: А как бы вы охарактеризовали проекты платформы с учетом их тематики?

А. К.: У нас есть единые правила, в соответствии с которыми мы определяем проекты по направлениям. Учитываются потенциальная аудитория проекта, его механика и призы, партнеры и, конечно, главная цель. В соответствии с этими параметрами проектная команда АНО составила список тематических направлений, которые развивает платформа.

Их семь – это «Профессиональный рост и карьера», «Управление и лидерство», «Предпринимательство», «Наука и новые технологии», «Социальные инициативы», «Добровольчество», «Культура и творчество». Соответственно, каждый проект, который входит в платформу, развивает свои механизмы и возможности по этим направлениям. Есть проекты, которые по своим целям и задачам попадают в несколько категорий.

Например, те же «Лидеры России» входят в категории «Профессиональный рост и карьера», «Управление и лидерство» и «Социальные инициативы». В последнюю конкурс попал во втором сезоне, когда мы ввели обязательное для участников задание «Сердце Лидера», предполагающее реализацию социально значимого проекта.

В конкурсе «Мой первый бизнес» есть несколько направлений, по которым могут участвовать школьники. Отсюда и тематические определения конкурса – те же профессиональный рост, лидерство и социальные инициативы, а также «Наука и технологии» и, конечно, «Предпринимательство». Тот же набор, за исключением социальных инициатив, у «Цифрового прорыва».

Конечно, по мере развития каждого проекта этот список для него может корректироваться: как расширяться, так и сокращаться. Сами направления у нас более стабильны, потому что они отражают те сферы развития страны, которые наиболее актуальны сейчас.

ВГ: Вы говорили, что платформа «Россия – страна возможностей» – часть большой системы. Кто ваши партнеры среди государственных организаций? Какую помощь вы от них получаете?

А. К.: Как мы уже обсуждали в начале нашей беседы, работа с партнерами и расширение сотрудничества для нас очень важны. Невозможно обеспечить широкий спектр возможностей для людей разных предпочтений усилиями одной лишь организации.

Поэтому пул наших партнеров постоянно расширяется. Это и министерства и ведомства – например, с Минобрнауки мы реализуем многие наши студенческие конкурсы, с Минпросвещения – проект для школьников «Большая перемена» и конкурс для педагогов «Учитель будущего», с Советом федерации – конкурс «Моя страна – моя Россия», а с Росмолодежью – Грантовый конкурс молодежных инициатив и многие другие проекты. Некоторые министерства и ведомства являются партнерами профильных для них проектов или отдельных номинаций конкурсов: Минздрав – партнер специализации «Здравоохранение» конкурса «Лидеры России», Минкомсвязь – конкурса «Цифровой прорыв», Минэнерго – инженерного чемпионата «CASE-IN», Ростуризм – конкурса «Мастера гостеприимства» и так далее. Много профильных партнеров у номинаций конкурса «Моя страна – моя Россия».

ВГ: А с кем вы работаете из числа госкорпораций и частных компаний?

А. К.: Нашими партнерами являются практически все крупные корпорации: «Росатом», «Газпром нефть», Сбербанк, РЖД, «Россети», «Ростелеком», «Почта России», «Сибур», Mail.ru Group, «Яндекс», «МегаФон», «Россети», «РусГидро», «Техснабэкспорт», банк ВТБ, «Транснефть – Балтика» и другие.

Партнеры предлагают лауреатам конкурсов места для практик и стажировок, наставников из числа своих ведущих специалистов, предоставляют кейсы в качестве заданий для проектов. А некоторые выступают полноценными соорганизаторами. Например, оператором конкурса «Цифровой прорыв» в этом году стала Российская ассоциация электронных коммуникаций (РАЭК).

ВГ: Как сотрудничество с вами выгодно для них?

А. К.: В первую очередь – кадры. Молодые или опытные, но самое главное – перспективные и доказавшие свой профессионализм конкурсанты. Компании могут получить на стажировку или в штат самых способных участников еще на полуфиналах проектов. Нередко компании делают предложения о работе еще до финальной стадии конкурса. Кроме кадров партнеры черпают в наших проектах идеи или готовые к реализации решения, как это происходит с конкурсами «Цифровой прорыв», «Мастера гостеприимства», «Моя страна – моя Россия», «Профстажировки 2.0».

ВГ: У проектов платформы широкая география участия: к вам приходят заявки от жителей большинства регионов РФ. Расскажите, как вы этого добились?

А. К.: Взаимодействие с регионами для нас важно не менее, чем помощь партнеров. Мы плотно работаем с региональными органами власти, университетами, участвуем в местных молодежных мероприятиях, проводим презентации платформы.

Конкурсная механика всех наших проектов такова, что поучаствовать в них может человек хоть из самого отдаленного уголка страны или мира – лишь бы был интернет. Так проекты выполняют одно из требований – широкая география участия, доступность. А вот последующие этапы проводятся очно. Конечно, в этом году из-за пандемии мы перестроились и перевели многие конкурсные мероприятия на дистант, но мы не откажемся от очных форматов. Это живое общение участников.

И как раз здесь очень важна поддержка регионов как принимающей стороны. Некоторые сами выходят с инициативой провести у себя разные этапы конкурсов. Например, Татарстан был соорганизатором прошлогоднего финала конкурса «Цифровой прорыв», который поставил мировой рекорд Гиннеса. Соорганизаторами конкурса «Мастера гостеприимства» выступили сразу девять регионов: Краснодарский и Ставропольский

края, Самарская, Калининградская, Иркутская области, Крым и Башкортостан, а также Ямало-Ненецкий автономный округ. Их заинтересованность легко объясняется – подобрать для своей туристической отрасли лучшие кадры. А еще четыре региона принимают у себя наш спецпроект «Культурный код», который мы проводим совместно с ОНФ. Первый фестиваль уличного искусства состоялся в августе этого года в Челябинске: 11 фасадов многоэтажек превратились в настоящие произведения искусства под открытым небом. В 2021 году фестивали граффити пройдут еще в Нижнем Новгороде, Казани и поселке городского типа Солнечнодольск Ставропольского края. Причем места проведения фестивалей были выбраны по итогам всенародного голосования.

Практически все наши конкурсы проводят региональные и окружные полуфиналы, соревнования, защиты проектов. Поэтому без региональной поддержки невозможно представить реализацию наших конкурсов.

ВГ: Расскажите о главном проекте платформы «Лидеры России».

А. К.: «Лидеры России» – наш флагманский, стартовый проект, к которому очень быстро присоединились и другие. Но я бы не назвал его главным. Все проекты для нас важны. Мы не выстраиваем иерархию среди конкурсов. Они все слишком разные, и у каждого своя аудитория, а значит, и цели, задачи, механика и возможности.

О «Лидерах» сказано и написано уже много, но что нас радует, так это его востребованность среди действительно перспективных управленцев. Это, пожалуй, самое важное для нас. Сама идея конкурса, его тематическая направленность, призы, конечно, выглядят привлекательно для многих. Управление, руководство, лидерство ценились во все времена. Однако за внешней привлекательностью этих терминов стоят более сложные понятия. И прежде всего это ответственность – за себя, свои решения, результаты и последствия, если таковые есть.

И вот здесь уже сложнее. Мы ищем и находим таких управленцев, которые не боятся отвечать за свои поступки, ошибки и действия, за поступки своих подчиненных. И нам важно понять, кто он, наш участник. Конкурсная механика еще до старта очных мероприятий предполагает предварительные тестирования и задания, которые помогают понять, что за человек к нам пришел, насколько он разносторонний, креативный, мотивированный.

ВГ: Что для вас является показателем того, что отбор победителей в «Лидерах России» выстроен верно?

А. К.: То, что «Лидерам» после конкурса, а иногда и во время него доверяют самые ответственные участки работы. Все же более 200 назначений за два с лишним года – это уже система. Я знаю, что многие работодатели присматривают себе сотрудников из числа наших участников, не дожидаясь итогов конкурса. Представителей наших партнеров можно увидеть и на региональных, и на федеральных конкурсных мероприятиях. Для самих конкурсантов это отличная возможность завести новые знакомства, навести мосты и заявить о себе. При этом мы понимаем, что не все 100% победителей являются идеальными руководителями – многим нужно еще научиться раскрывать свой потенциал.

ВГ: «Лидеры России» существуют с 2017 года. Расскажите, как конкурс менялся от сезона к сезону и планируете ли вы вносить в него изменения и дальше?

А. К.: С момента запуска конкурс «Лидеры России» ежегодно трансформируется. При подготовке к новому сезону мы тщательно анализируем обратную связь от самих участников конкурса и пожелания тех, кто хотел бы подать заявку, но не мог это сделать по условиям конкурса. Так, со второго сезона принять участие в «Лидерах России» смогли не только граждане России, но и наши соотечественники за рубежом. Главное условие – чтобы они владели русским языком на достаточном для выполнения тестов и заданий уровне. И эта инициатива себя оправдала. Мы получили заявки из 68 стран мира. Помимо этого в 2018 году мы повысили верхнюю возрастную планку для участия в проекте до 55 лет, понимая, что это достаточно активный возраст для продолжения карьерного развития.

Во втором сезоне мы также запустили обязательное задание по реализации социальных проектов «Сердце лидера». Мы считаем, что социальная ответственность и готовность помогать людям – неотъемлемая часть лидерства. По итогам сезона 2018–2019 годов более 1 тыс. участников выполнили это задание и сделали в своих регионах много добрых дел, а некоторые из них продолжают свои проекты и после конкурса. В третьем сезоне мы немного изменили это задание, дав конкурсантам возможность реализовывать проект самостоятельно или совместно с другими участниками. Такой новый формат формирует опыт командной работы и позволяет масштабировать хорошие проекты. Мы также постоянно совершенствуем методику тестирования, взаимодействуя с лучшими российскими тестологами и экспертами в области оценки. В этом году на дистанционном этапе отбора появился новый тест «Умственная работоспособность и стрессоустойчивость» – проверка навыков быстрого счета и поиска ошибок в тексте в условиях стресса и сжатых сроков. Кроме того, видоизменился тест общих знаний, мы сделали его обучающим, предоставив участникам возможность сделать три попытки – в зачет шел лучший результат. В третьем сезоне произошли изменения и в принципе отбора участников. В отличие от прошлых лет, в этот раз отсев происходил после каждого блока тестирования. И главное новшество конкурса 2020 года – запуск треков. В дополнение к общему конкурсу мы ввели отбор по отдельным специализациям: «Наука», «Здравоохранение», «Финансы и технологии». Это нововведение позволило отобрать успешных управленцев для данных сфер. В четвертом сезоне конкурса «Лидеры России» мы обязательно продолжим опыт со специализациями, который, на наш взгляд, получился очень удачным. Раскрывать все секреты нового сезона до его старта пока рано. Но скажу одно: конкурс «Лидеры России» продолжит развиваться, масштабироваться и удивлять новыми возможностями.

О национальных проектах и планах на будущее

VG: Как платформа сейчас встроена в реализацию национальных проектов?

А. К.: АНО «Россия – страна возможностей» – ключевой оператор федерального проекта «Социальные лифты для каждого» национального проекта «Образование». Также мы являемся соисполнителем по федеральному проекту «Социальная активность» того же **нацпроекта**.

Многие проекты платформы встроены и в другие **нацпроекты** и решают задачи в других сферах. Например, «Портал Бизнес-Навигатора МСП» интегрирован также в **нацпроект** «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы». «Ворлдскиллс Россия» также является частью **нацпроекта** «Демография».

Наш проект «Учитель будущего» входит сразу в два федеральных проекта **нацпроекта** «Образование» – «Социальные лифты для каждого» и одноименный с конкурсом федеральный проект. А «Мастера гостеприимства» готовят предложения в новый **нацпроект** по туризму. Тему социальных лифтов и работы с талантами закрепили в национальных целях, а это означает, что в каждый **нацпроект** будет вплетена тема работы с талантливыми кадрами.

Большинство наших конкурсов реализуются в рамках федерального проекта «Социальные лифты для каждого» национального проекта «Образование». В нем четко прописаны цели, которые необходимо достичь, и сроки, когда это нужно сделать. Платформа, ее проекты и программы – это инструменты достижения этих целей.

VG: Как будет меняться стратегия реализации проектов платформы при удлинении сроков реализации национальных проектов до 2030 года?

А. К.: Мы участвуем в обсуждении конкретных задач и сроков. Но мы не планируем кардинально менять свою стратегию. Тактические шаги могут корректироваться, но не главные цели, которые поставил перед нами **президент России**. У нас стоит задача настроить систему социальных лифтов, которая дает возможность реализовываться вне

зависимости от региона проживания, возраста, профессиональных и личных предпочтений. Миссия АНО «Россия – страна возможностей» звучит как «Создаем будущее России, открывая равные возможности для каждого».

ВГ: Как выглядят цели развития платформы на ближайшее будущее?

А. К.: Каждый год мы открываем для себя новые целевые аудитории: в прошлом году мы приросли ИТ-специалистами, учителями и работниками сферы туризма и гостеприимства. На 2021 год планируем расширение профессиональных областей, в которых будем проводить конкурсы или их отдельные треки. Активное внимание будем уделять поддержке и трудоустройству студентов и выпускников, которым сейчас особенно непросто найти первую работу. Специально для них мы запустили в мае проект «Время карьеры». Не так давно в рамках него стартовал конкурс «Золотая стажировка»: студенты смогут побороться за конкретные стажировки в крупнейших компаниях страны. А в перспективе, возможно, и получить место работы в них.

Я делаю большую ставку на развитие нашего образовательного центра – Мастерской управления «Сенеж». У нас масштабные планы и по развитию инфраструктуры центра, и по новым образовательным программам для участников. Уже сейчас здесь проходят форумы, образовательные модули, офлайн– и онлайн-встречи слушателей с ведущими экспертами, федеральными и региональными управленцами и политиками.

Например, в октябре на площадке Мастерской пройдет Молодежный педагогический форум «Линейка». Название, кстати, предложили молодые педагоги на образовательной смене форума «Территории смыслов», который уже второй год проходил на площадке «Сенежа».

Отдельное направление работы – развитие нашей одноименной цифровой платформы «Россия – страна возможностей». Мы добавим многоуровневые образовательные программы и расширим методики тестирования и обработки результатов пользователей платформы.

В сентябре начнет работать модуль «Трек развития». Это автоматизированная многоуровневая система оценки, диагностики и профориентации пользователей. Она позволяет строить индивидуальную карту развития и трудоустройства по подходящей специальности. К модулю мы планируем подключить образовательных партнеров и компании, которые предоставляют вакансии.

И еще хочу отметить очень важную для нас цель – развитие методологии и системы оценки участников. Вместе с ведущими экспертами и вузами будем разрабатывать собственные оценочные процедуры. Курировать это направление будет победитель конкурса «Лидеры России» Дмитрий Гужеля. Ведь наша задача – находить лучших из лучших и давать им возможности для дальнейшего развития.

Интервью взяла Анастасия Мануйлова

<https://www.kommersant.ru/doc/447571>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.07.09; РОССИЯ ХУЖЕ ВСЕХ РАЗВИТЫХ СТРАН ГОТОВА К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ; В СТРАНЕ ОСТРО НЕ ХВАТАЕТ ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ И ИНВЕСТИЦИЙ В ЭТУ ОТРАСЛЬ

Россия значительно отстает в готовности к использованию электромобилей от международных лидеров. В рейтинге компании KPMG из 25 государств (12 ведущих европейских экономик, включая Россию, семь азиатских, четыре американские, Австралия и Новая Зеландия) по индексу готовности Россия заняла 23-е место с 1,8 балла, максимальные 10 баллов не набрал никто. У лидеров, Нидерландов и Норвегии, соответственно 7,9 и 7,4 балла.

Индекс – это агрегированный показатель, который учитывает парк электромобилей, его отношение к общему автопарку в стране, инвестиции страны в разработку

электромобилей, наличие электрозаправок и просто готовность граждан пересаживаться на более дорогие электромобили, говорится в исследовании. Поэтому абсолютные мировые лидеры по электропарку – Китай (3,5 млн шт.) и США (1,5 млн шт.) – заняли в рейтинге только 20-е и 4-е места. Лучшее проникновение электромобилей показали лидеры рейтинга – Норвегия (11,5% от всего парка) и Нидерланды (2,5%). Для исследования KPMG опросило около 3500 человек, в том числе более 2000 пользователей и экспертов, около 1000 руководителей крупных компаний, 400 представителей мирового автопрома и поставщиков автокомпонентов.

Парк электромобилей в России насчитывает около 1000 единиц, соответственно, их доля в общем количестве автомобилей стремится к нулю, говорится в исследовании. А по развитию технологий и инноваций в электротранспорте Россия оказалась на последнем, 25-м месте: в стране нет локальных современных разработок в области электротранспорта, не хватает местных игроков авторыннка международного уровня и очень скромные инвестиции в электромобили, говорится в исследовании.

Правда, агентство «Автостат» насчитывает в России почти 8000 электромобилей. Разница объясняет тем, что KPMG считает только официальный импорт производителя, а «Автостат» – количество зарегистрированных в МВД машин. Основу российского электропарка составляют машины Nissan Leaf (6746 шт.), а сама Nissan в Россию их не импортировала, и официальные дилеры бренда эту модель не продавали. По данным «Автостата», на 1 июня в России 44,6 млн легковых автомобилей, т. е. доля электромобилей в любом случае исчезающе мала и не влияет на итоговый индекс страны.

В Израиле KPMG тоже насчитала только 1000 электромобилей (доля в электропарке меньше 0,04%), но он находится на 7-м месте в рейтинге. «В этой стране значительно лучше развиты стартапы и технологии. Кроме того, из-за маленьких размеров ей необходимы меньшие инвестиции для вывода инфраструктуры на развитый уровень», – поясняет директор практики по работе с компаниями автомобильной промышленности KPMG в России и СНГ Максим Малков.

Мировые лидеры по развитию технологий для электротранспорта – американские, европейские и азиатские автоконцерны (BMW, Tesla, Toyota, VW, BYD, Mercedes-Benz, Ford, Hyundai, Honda и некоторые другие), пишет KPMG. При этом только альянс Renault-Nissan рассматривает возможность выпуска электромобилей в России, говорится в исследовании. В 2019 г. Renault интересовалась мерами господдержки производства электромобилей, но конкретных планов по локализации этих моделей у компании нет, сообщил «Ведомостям» представитель концерна.

В России также остро не хватает и инфраструктуры для электромобилей, в первую очередь зарядных станций. По данным KPMG, сейчас их не более 150 шт., а только для Центральной России должно быть 1000, большинство существующих расположены в Москве и Санкт-Петербурге. Строить станции должны сами автопроизводители, считает большинство опрошенных KPMG потребителей. Но в России автоконцерны пока не строят зарядные станции для своих автомобилей. Небольшую сеть развивает в Москве МОЭК. «Для электрозаправок можно использовать существующие АЗС, например в формате партнерств. Это позволит сэкономить на базовой инфраструктуре. В таком случае объем инвестиций составит около 1 млн руб. на одну АЗС, т. е. за 1 млрд руб. можно оснастить достаточным количеством зарядных станций всю Центральную Россию», – сказал Малков.

Спрос на электромобили у россиян невелик еще и из-за их дороговизны. Стоимость Nissan Leaf – самой доступной модели в сегменте – составляет от 450 000 руб. за автомобиль выпуска 2012 г. За машину выпуска 2016 г. придется заплатить больше 1 млн руб. Tesla Model 3 продается в Москве за 4,7–6 млн руб., модель S – за 9–11 млн руб., X – за 9–11,6 млн руб., по данным Moscow Tesla Club, которая занимается поставками и обслуживанием этих машин в России.

«Рынок электромобилей в мире развивается за счет господдержки через поддержку спроса – потребителю напрямую субсидируется приобретение электромобиля. Дополнительно могут повлиять меры, связанные с упрощенным ввозом электромобилей, например снижение или отмена транспортного налога на электромобили, отмена таможенной пошлины», – говорит партнер Deloitte Татьяна Кофанова. С мая этого года в России обнулилась ввозная пошлина на электромобили. Также Минпромторг с этого года субсидирует 25% первоначального взноса при взятии кредита на покупку электромобиля. В Москве для электромобилей действует бесплатная парковка. «Государство также должно обеспечить льготный ввоз оборудования для строительства подзарядок для электромобилей, а их строительство должно субсидироваться государством», – считает партнер «Автостата» Игорь Моржаретто.

KPMG в своем рейтинге исследует только легковые электромобили. Но компания отмечает достижения «Камаза» и мэрии Москвы в развитии электробусов: в этом году «Камаз» поставил городу по госзаказу уже 450-й электробус.

<https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2020/09/06/838962-rossiya-elektromobilei>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.07.09; В ЗАРУБИНО ДОСЫПАЮТ ЗЕРНА; ВМЕСТО «СУММЫ» ТЕРМИНАЛ ТАМ МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ УГМК

Как стало известно “Ъ”, с проектом портового зернового терминала в Зарубино группу «Сумма» могут сменить структуры УГМК. Речь идет о перевалке 5 млн тонн в год с обслуживанием как грузопотока из Сибири и Дальнего Востока, так и возможного китайского транзита. Стоимость проекта оценивается в 8 млрд руб., он может попасть в **комплексный план** модернизации инфраструктуры. Но участники рынка полагают, что терминал будет экономически эффективным только при существенной, возможно, субсидируемой государством скидке на железнодорожные перевозки.

Как выяснил “Ъ”, в Зарубино Приморского края в рамках комплексного плана модернизации инфраструктуры (**КПМИ**) все же может появиться зерновой терминал. Исходно такой проект рассматривала группа «Сумма» Зиявудина Магомедова, потом ОЗК, но сейчас его планируется исключить из плана (см. “Ъ” от 24 августа).

В рамках нового проекта в Зарубино планируется построить терминал на 5 млн тонн – вдвое меньше, чем собиралась сделать «Сумма» (10 млн тонн).

Проект реализует московское ООО «Люмис», четверть в капитале которого подконтрольна ООО «Диалог Инвест», также владеющему 25% в предполагаемом операторе проекта – ООО «Морской порт в бухте Троицы» (МПБТ). МПБТ находится под управлением УГМК, в совете директоров преобладают представители холдинга. Остальные доли в «Люмисе» у кипрских офшоров.

По информации “Ъ”, в апреле «Люмис» направил ходатайство о намерениях по инвестированию на согласование в ведомства. **Росморречфлот** в июне согласовал проект на условиях, что средства бюджета привлекаться не будут, и предложил включить его в **КПМИ**. Как уточнили “Ъ” в ведомстве, в июне согласовано ходатайство ООО «Люмис» о намерениях инвестировать в строительство терминала в морском порту Зарубино мощностью 4 млн тонн перевалки зерна на первом этапе с последующим выходом на 10 млн тонн. Первый этап планируется реализовать до 2024 года, проект финансируется полностью за счет внебюджетных источников.

В то же время в **Росморречфлоте** утверждают, что заявки именно о включении терминала в **КПМИ** не поступало.

В МПБТ не комментируют ситуацию. В **Минтрансе** лишь сказали, что перечень объектов в рамках федеральных проектов **КПМИ** «прорабатывается». Источник, знакомый с ситуацией, рассказывает, что проект рассчитан в первую очередь на поставки из Восточной Сибири и Дальнего Востока в направлении КНР, Японии и Южной Кореи.

«Зарубино выглядит логичным для организации нового маршрута для экспорта зерна на рынки АТР. Такой же выбор был сделан и грузоотправителями Китая, выбравшими Зарубино в качестве ключевого звена международного транспортного коридора «Приморье-2» для транзита грузов из Северного Китая», – говорит он. Другой собеседник “Б” уточняет, что, по оценкам инвесторов, к 2024 году профицит зерна, доступного к вывозу на экспорт, в Сибирском и Дальневосточном ФО, а также Курганской, Оренбургской и Тюменской областях вырастет почти вдвое, до 12,4 млн тонн.

Сумма инвестиций, по данным “Б”, составляет 8,2 млрд руб. собственных и заемных средств, выручка при выходе на полную мощность – 3,2 млрд руб. в год. Ключевым инвестором выступает «группа российских компаний, связанных с выращиванием зерновых культур». «Проект находится в стадии согласования с грузоотправителями, транспортниками и государственными органами», – говорит один из источников “Б”. – Но ОАО РЖД отказало в предоставлении технических условий на развитие железнодорожной инфраструктуры, фактически какие-либо проектные работы МПБТ в рамках проекта заморожены». Позиция ОАО РЖД ставит под вопрос возможность проекта, подчеркивает он. В ОАО РЖД “Б” заверили, что «работа продолжается, компании находятся в диалоге». Источник на зерновом рынке говорит, что в случае получения преференций от ОАО РЖД в 0,5 от тарифа и наличия зерна в Сибири проект может быть реализован с хорошей экономикой.

При получении такой скидки на перевозки, убирающей около 1,5 тыс. руб. из транспортной составляющей, подчеркивает собеседник “Б”, будут прибыльными не только проект в Зарубино, а весь зерновой коридор Сибирь–Дальний Восток, подтянется и китайский транзит. В то же время, уточняет он, внутренние цены на зерно в Китае традиционно высоки, сейчас они составляют около \$350 за тонну. Поэтому, отмечает собеседник “Б”, транспортная субсидия здесь может быть не так уж необходима, но нужна «политическая воля». Источник “Б” добавляет, что пока нет и нужных объемов зерна в Сибири, но производство можно наладить за два года, если появится «понимание рынка сбыта».

<https://www.kommersant.ru/doc/4482211>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.07.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» РАСКРИТИКОВАЛИ ПЛАН RED WINGS СОЗДАТЬ ХАБ С SSJ100

Глава «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов поставил под сомнение успех планов авиаперевозчика Red Wings создать транзитный хаб в Екатеринбурге для полетов в регионы. Этот аэропорт – базовый для «Уральских авиалиний»

Планы авиакомпании Red Wings открыть транзитный хаб в аэропорту Екатеринбурга Кольцово с использованием самолетов Sukhoi Superjet 100 для полетов в другие российские города – «возможно, иллюзия успеха», заявил РБК Сергей Скуратов, крупнейший совладелец и гендиректор базирующихся в Кольцово «Уральских авиалиний».

Самолеты Superjet рассчитаны на 100 пассажиров, а на маршрутах, на которых их собирается использовать Red Wings, «должны эксплуатироваться 50-местные самолеты, и только тогда будет эффективный налет с какой-то прибылью», – считает Скуратов.

В мае 2020 года президент **Владимир Путин** одобрил программу поставки Red Wings 60 самолетов SSJ100 в течение нескольких лет. Контракт на поставку первой такой машины компания подписала 31 августа, с 15 сентября на нем начнутся полеты из Екатеринбурга в Саратов, Нижний Новгород и Волгоград, сообщил глава Red Wings Евгений Ключарев в интервью «Ведомостям». К 2022–2023 году компания собирается довести группировку лайнеров в Екатеринбурге до 20 штук.

«Екатеринбург сам по себе один из крупнейших и наиболее развитых городов России. И он расположен на границе европейской и азиатской частей страны, то есть на

перекрещении всех возможных воздушных путей. Это выгодное географическое расположение для транзитного узла между различными частями страны, для полетов с востока на юг и юго-запад, с востока в центр и на северо-запад», – отметил Ключарев. По его словам, есть все шансы доказать, что SSJ100 «может зарабатывать».

Представитель «Аэропортов регионов» Виктора Вексельберга (екатеринбургский аэропорт Кольцово – ключевой актив холдинга) добавил, что рассчитывает на синергию между «Уральскими авиалиниями» и Red Wings. Последняя сможет с использованием SSJ100 подвозить из регионов пассажиров для магистральных и международных направлений «Уральских авиалиний», а российские и международные пассажиры получат дополнительную возможность добраться до регионов не через Москву, а через Екатеринбург, сказал он.

«Уральские авиалинии» входят в пятерку крупнейших российских перевозчиков, по данным **Росавиации**. Red Wings по итогам 2019 года заняла девятое место по числу перевезенных пассажиров. Авиакомпания принадлежит входящей в «Ростех» Объединенной авиастроительной корпорации.

Сами «Уральские авиалинии» не торопятся кооперироваться с новым конкурентом. «Для господина Чудновского (глава холдинга «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский. – РБК) любой летательный аппарат – это прибыль, поэтому он рад каждому: хоть Бабе-яге в ступе, лишь бы платила за взлет-посадку», – иронизирует Скуратов. Базирование же Red Wings в Кольцово непринципиально для «Уральских авиалиний»: «Одним конкурентом больше, одним меньше, на каждой нашей трассе по пять-семь перевозчиков».

Скуратов уверен, что государственные дотационные авиакомпании разумно базировать по географическому принципу – от Урала до Дальнего Востока, где масса больших городов без авиации: это Челябинск, Омск, Томск, Благовещенск, Иркутск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Владивосток и т.д. «Россия вкладывает миллиарды бюджетных средств в развитие этих аэропортов, но подконтрольные государству авиакомпании по-прежнему суетятся в европейской части страны», – отметил бизнесмен.

Как «Уральские авиалинии» выходят из кризиса

«Мы прошли нижнюю точку кризиса в апреле–мае, когда обслуживали по 41 тыс. пассажиров в месяц (4% от объемов прошлого года). В августе мы перевезли уже 930 тыс. пассажиров, или 85% от прошлогоднего показателя. В сентябре надеемся выйти на этот же уровень в 85%, а летом 2021 года – достичь докризисного уровня», сообщил РБК Скуратов. Но остается несколько проблем: растет курс доллара, от которого зависят лизинговые платежи компании, в то время как она получает доходы в рублях. Стали интенсивно расти цены на авиакеросин. «К тому же из-за падения доходов населения мы вынуждены летать по тарифам ниже на 2,5 тыс. руб. [по каждому из направлений], чем в прошлом году», – добавил он. «В целом «Уральские авиалинии» плавно выходят из кризиса», – заключил Скуратов.

https://www.rbc.ru/business/07/09/2020/5f5238c89a79478ac2f8f2aa?from=from_main_1

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.06.09; НЕ ПРИЛЕТИТ ВОЛШЕБНИК: В РФ ГОТОВЯТ ВЫПУСК ЛЕГКИХ ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ; ПРОЕКТ S7 GROUP МОЖЕТ СТОЛКНУТЬСЯ С ОТСУТСТВИЕМ ЗАКАЗЧИКА В СТРАНЕ

В России готовят новый проект по производству легких грузовых самолетов Greenwing. Для его запуска S7 Group Владислава Филева ищет якорного заказчика на первые 50 машин, говорится в презентации компании, с которой ознакомились «Известия». Самолет предназначен для доставки грузов в труднодоступные населенные пункты на расстояние до 1,5 тыс. км, цена одной машины составит около \$3 млн. Сегодня перевозки в России осуществляются на иностранных самолетах либо на Ан-2 советских времен. Эксперты считают, что новый отечественный самолет с такими характеристиками может быть

востребован, но в России для проекта сложно будет найти стартового заказчика, – его, вероятно, придется искать за рубежом.

Воздушный грузовик

S7 Group Владислава Филева ищет якорного заказчика на первые 50 легких грузовых самолетов Greenwing, говорится в презентации компании, с которой ознакомились «Известия». Из материалов следует, что самолет грузоподъемностью 2,7 тыс. кг и максимальной взлетной массой 5,7 тыс. кг сможет развивать скорость до 325 км/ч. Максимальная дальность полета составит 1,5 тыс. км, при полной загрузке – 600 км. Таким образом, с аэродрома Торбеево в Московской области, где компания планирует организовать производство и техническое обслуживание этих машин, самолет при неполной загрузке сможет долететь до Урала.

В Торбеево S7 ранее планировала запустить производство бизнес-джетов, о чем заявляла в 2018 году. Тогда объем инвестиций оценивался на уровне 13 млрд рублей. О ходе реализации проекта в компании не сообщали.

Самолет сможет взлетать и садиться на грунтовые полосы длиной 500 м, что является преимуществом при полетах в удаленные населенные пункты: в России грунтовых полос в три раза больше, чем полос с покрытием. Сегодня для полетов в удаленные населенные пункты Дальнего Востока и Крайнего Севера используются в основном старые советские самолеты Ан-2 с максимальной дальностью полета с нагрузкой – 990 км. Оператором воздушных судов Greenwing выступит авиакомпания S7.

Один самолет будет стоить около \$3 млн (226 млн рублей по курсу ЦБ на 4 сентября), таким образом, для запуска производства компания должна получить заказ на \$150 млн (11,3 млрд рублей).

По данным, приведенным в презентации, самолет проигрывает в цене таким американским воздушным судам, как Cessna Caravan (\$2,6 млн) и Quest Kodiak (\$2,4 млн). В то же время Greenwing будет более привлекательным по сравнению с двухмоторным канадским DHC-6 Twin Otter (\$6,5 млн).

Greenwing также должен существенно превзойти конкурентов по полезной нагрузке – ближайшим по этому показателю является Twin Otter (1842 кг). За счет большей вместимости самолет при полной загрузке будет выигрывать у конкурентов и в стоимости перевозки груза в расчете на 1 кг: у Greenwing она составит 1,1 \$/кг при том, что показатель Cessna Caravan – 1,9 \$/кг.

Операционные расходы самолета составят 980 \$/час, из которых \$300 приходится на топливо, \$250 – на техническое обслуживание, \$150 – на оплату работы экипажа, \$250 – на аэропортовые, аэронавигационные и прочие сборы. Общие расходы на час полета составят 1480 \$/час с учетом 400 \$/час на лизинг и 100 \$/час на оплату накладных расходов.

В S7 Group подтвердили, что разрабатывают проект производства грузового самолета для малой авиации. В компании рассчитывают, что он будет производиться полностью из российских композитных материалов с применением инновационных технологий, на воздушных судах установят отечественную авионику.

В «Ростехе» «Известиям» сказали, что ОАК (Объединенная авиастроительная корпорация, входит в «Ростех») не производит самолеты размерности Greenwing. Корпорация разрабатывает легкий транспортный самолет Ил-112В с грузоподъемностью 5 т, максимальной взлетной массой 21 т, крейсерской скоростью 450-470 км/ч и дальностью полета 1200 км при максимальной загрузке.

Самолет, в частности, сможет взлетать с плохо оборудованных аэродромов и грунтовых полос, добавили в «Ростехе». Ил-112В, в отличие от однодвигательного Greenwing, будет двухдвигательным, а для его управления понадобятся два пилота.

«Известия» направили запросы в «Почту России» и Минпромторг. Там на момент публикации не ответили.

Самолет на будущее

В 2020 году обострилась проблема доставки товаров в труднодоступные населенные пункты. В мае Ассоциация компаний интернет-торговли (АКИТ) направляла письмо главе Минпромторга Денису Мантурову (документ есть у «Известий») с просьбой помочь с вынесением положительного заключения правительства на межфракционный законопроект о введении саморегулирования для малой авиации. Для этого требуется также внесение поправок в Воздушный кодекс.

В случае одобрения документ разрешит перевозку грузов для небольших авиакомпаний, состоящих в профильных саморегулируемых организациях (СРО), у которых не хватает средств на прохождение процедуры сертификации в **Росавиации** из-за жестких требований по персоналу. Против поправок в прошлом году выступал первый **замминистра транспорта** – глава **Росавиации Александр Нерадько**, который считает, что введение саморегулирования приведет к снижению безопасности полетов.

Небольшие частные авиакомпании могут состоять из нескольких человек, они эксплуатируют самолеты Ан-2 или несерийные Единичные экземпляры воздушных судов (ЕЭВС). У S7, которая является второй авиакомпанией в стране после группы «Аэрофлот», при создании производства Greenwing проблем с сертификацией не возникнет. Таким образом, запуск проекта может оказаться в интересах **Росавиации** – S7 сможет перевозить грузы, и проблема доставки товаров электронной коммерции будет решена без изменения законодательства.

При этом эксплуатанты самолетов малой авиации считают самолет Greenwing слишком дорогим, говорит источник «Известий» в одной из таких компаний.

– Пока у нас нет рынка, пока мы не можем легально возить пассажиров и грузы – мы не можем себе позволить что-то более дорогое, чем Ан-2. У этого самолета минимальные затраты, и мы понимаем, что мы их окупим, – объясняет источник «Известий». – Как только рынок откроется, у нас появится возможность загрузиться заказами.

Из существующих сегодня вариантов оптимальным видится Cessna Caravan. Пока же S7 продает машину, которой еще нет, и для российского рынка, которого также нет, добавил собеседник «Известий».

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что воздушное судно с такими характеристиками могло бы быть привлекательным для работы за Уралом. Но сегодня ни один российский перевозчик в этом сегменте не сможет потянуть стартовый заказ, необходимый для запуска подобного проекта. Государственные и квазигосударственные российские лизинговые компании, у которых есть ресурсы на покупку воздушных судов в таких объемах, по мнению эксперта, не станут заказывать самолеты у частной S7 Group, так как ориентированы на закупку техники производителей, связанных с государством.

«Почта России» в случае создания собственной грузовой авиакомпании также не будет выступать стартовым заказчиком проекта и брать на себя риски разработки нового судна. Олег Пантелеев считает, что поиск стартовых заказчиков будет вестись в зарубежных странах. При этом в мире уже есть предложения по самолетам со схожими характеристиками.

<https://iz.ru/1056974/german-kostrinskii/ne-priletit-volshebник-v-rf-gotoviat-vypusk-legkikh-gruzovykh-samoletov>

ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2020.06.09; ВЗЯТЬ ПОД КРЫЛО: В РОССИИ ПОЯВИТСЯ БЕСПИЛОТНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ КАРШЕРИНГ; СЕТЬ ЦЕНТРОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ ДРОНОВ ПОЗВОЛИТ ЗАКАЗЫВАТЬ УСЛУГИ БПЛА В ЛЮБОЙ ТОЧКЕ СТРАНЫ

В России создадут сеть центров, откуда будут запускать беспилотники в небо и следить за ними. Проект одобрен рабочей группой «Аэронет» Национальной технологической

инициативы. Предполагается, что вызвать БПЛА (например, для доставки товара или аэросъемки) можно будет через мобильное приложение, в нем же заказчик станет получать данные о передвижении дрона. По сути, это будет беспилотный воздушный каршеринг. Проект сейчас отрабатывается в Сургуте, за полтора года планируется создать три таких центра за 50 млн рублей, по всей стране они могут появиться в течение 5–6 лет. По словам экспертов, идея хотя и перспективная, но при ее реализации придется столкнуться со множеством сложностей – речь в том числе о законодательных ограничениях и безопасности.

Через приложение

Сегодня беспилотники нашли применение в самых разных областях – доставка грузов, разведка местности, мониторинг проведения различных работ, съемки с высоты. Однако цена аппаратов зачастую «кусается» – позволить их себе может не каждый. Если же использовать дроны нерегулярно, приобретать свой беспилотный летательный аппарат (БПЛА) смысла не имеет.

Российские инженеры представили проект, цель которого заключается в том, чтобы каждый житель России смог воспользоваться услугами беспилотника. Суть заключается в создании сети сервисно-логистических центров.

– Логистический центр будет состоять из взлетно-посадочной площадки площадью 0,5–1 Га и здания с помещениями для выполнения регламентных работ и для расположения локального дата-центра, – рассказал технический директор и главный конструктор разработчика проекта «Птеро» Амир Валиев. – Фактически на общей площади помещений около 100 кв. м можно за день выполнять регламентные работы не менее чем для пяти летательных аппаратов и содержать соответствующий персонал. Стандартные сервисные операции (проверка и при необходимости замена узлов и агрегатов, эксплуатируемых по ресурсу и по состоянию) могут выполняться на площадке для взлета и посадки.

Для Сети разработают мобильное приложение, в котором можно будет заказывать и обрабатывать услуги вызова беспилотников, отслеживать их местонахождение, получать сообщения о завершении действий беспилотного воздушного судна. По сути, речь идет о создании центра воздушного каршеринга.

Пилотный проект уже реализуется в Сургуте (ХМАО), пояснили разработчики. На развертывание логистического центра уходит примерно полгода. Таким образом, за полтора года планируется создать три ЛЦ в трех разных регионах. На создание и содержание «минимального» центра (три борта и два экипажа) за первый год уйдет примерно 10–15 млн рублей. Общие затраты на три ЛЦ разработчики оценивают примерно в 50 млн рублей.

В целом логистические центры должны быть расположены на расстоянии примерно полутора радиусов действия БПЛА друг от друга. По словам Амира Валиева, это расстояние может составлять от 300 км.

– Количество центров пока нельзя назвать, – добавил он. – Оно будет зависеть от густонаселенности регионов и транспортной доступности, от расположения заказчиков и от времени, которое придется потратить на наработку репутации сети центров.

Проект одобрен рабочей группой «Аэронет» (входит в состав Национальной технологической инициативы, НТИ).

– На рынке существует и растет запрос на автономность беспилотных систем, – объяснил гендиректор ассоциации «Аэронет» Глеб Бабинцев. – Запрос возникает из необходимости удешевить эксплуатацию, исключить человеческий фактор из причин инцидентов, повысить гибкость применения и скорость выполнения задач. Перспектива – это станции автономного базирования беспилотников, которые могут служить для пополнения или замены источника энергии, самодиагностики технического состояния, получения полетного задания, передачи данных или для получения и отправки грузов.

В медицентре НТИ добавили, что для сети ЛЦ разрабатывается стандартный беспилотник, который поднимает 10 кг груза.

Взлет и посадка

По мнению заместителя генерального директора «КБ Русь» (разработчик беспилотных вертолетных систем) Константина Махнюка, создание подобных логистических центров будет полезно для развития отрасли. Эксперт пояснил, что реализация проекта позволит применить на практике и в ходе пилотной эксплуатации отработать интеграцию систем связи, управления и наземной инфраструктуры. А также протестировать маркетинговую модель взаимодействия потребителей и поставщиков беспилотных авиационных систем.

Применять систему можно будет в сельском хозяйстве, транспорте и строительстве, использовать для мониторинга энергетических объектов, геодезии, картографии, в работе экстренных служб. Конечно, разработчикам придется столкнуться с рядом трудностей – по сути, в области предоставления массовых воздушных транспортных услуг они могут стать в России первопроходцами.

– Развитие беспилотного транспорта приведет к необходимости решения новых задач, – добавил профессор Высшей школы прикладной физики и космических технологий Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого (вуз – участник проекта повышения конкурентоспособности образования «5-100») Сергей Макаров. – К ним относятся появление специальностей управления таким транспортом, обеспечение безопасности, понижение уровня шума и прочее. Но с точки зрения бизнеса, мне кажется, реализовать этот проект получится не скоро.

Впрочем, цену на услуги парка беспилотников обещают весьма заманчивую. По словам Амира Валиева, если спрогнозировать полное развертывание сети логистических центров через 5–6 лет, стоимость доставки грузов по выполненным расчетам может достигнуть 50 копеек за килограмм-километр перевозки груза.

Оборудование центров, помимо стандартных курьерских нюансов, потребует наличие персонала, обслуживающего аппараты в каждой из точек сбора/сброса груза, считает Игорь Нигруца, главный инженер «АВАКС-Геосервис» (специализируется на разработке беспилотных летательных аппаратов и их компонентов в области систем управления).

– Управление сейчас без проблем можно производить централизованно из одной точки, но обслуживание – только на местах. Также должны быть группы быстрого реагирования на случай нештатных посадок. И речь идет не только о надежности – это родит новый вид преступлений, беспилотники будут перехватывать, по ним будут стрелять. Даже если лететь достаточно высоко – можно столкнуться с подобными неприятностями, – отметил эксперт.

Еще одна проблема, по словам Игоря Нигруцы, – законодательная. Сейчас аппараты более 30 кг необходимо сертифицировать. А каждый вылет – согласовывать минимум за сутки, и нет гарантий, что эта позиция изменится, подчеркнул он.

<https://iz.ru/1052431/olga-kolentcova/vziat-pod-krylo-v-rossii-poiavitsia-bespilotnyi-vozdushnyi-karshering>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ЮШКЯВИЧЮТЕ; 2020.06.09; НА РОГАХ: ОТКУДА В РОССИЙСКИЕ ГОРОДА ПРИХОДЯТ ЛОСИ; ДИКИЕ ЖИВОТНЫЕ ВСЁ ЧАЩЕ СТАНОВЯТСЯ ПРИЧИНОЙ ДТП

Возле домов, в скверах и на дорогах – россияне в последнее время стали часто встречать лосей в городской среде. Никакой опасности для людей лоси не несут, если их не провоцировать. Но встреча с автомобилем в большинстве случаев смертельна для животного, а для водителя и пассажиров крайне опасна. Решить проблему может глобальное строительство экодучков – систем перехода животных через дороги. В России их пока совсем немного. Подробности – в материале «Известий».

Сезонная активность

На этой неделе в Череповце лось прервал урок в школе № 11. Животное проникло на территорию учебного заведения, но в саму школу его уже не пустили. На место прибыли полицейские и спасатели, которые сначала загнали лося в гаражное товарищество, а затем вывезли в лес и отпустили на волю.

А в Подмоскovie лось чуть не утонул в Москве-реке. Животное заметили сотрудники МЧС, когда проплывали мимо. Они помогли лосю выбраться. Видимо, он решил таким образом перебраться на другой берег. Выбраться самостоятельно лось не сумел, потому что плиты вокруг воды очень скользкие.

Но чаще всего гостей из леса встречают на проезжей части. В последнее время лоси часто появлялись, например, на дорогах в Петербурге, в Твери в районе Мамулино их сняли на видео.

Как рассказал доктор наук, заслуженный эколог России, **эксперт WWF Анатолий Кудаткин**, появление лося – явление нормальное. «Ничего удивительного. Сейчас осень, у них повышенная сезонная миграционная активность, у самцов начинается брачный период. Это продлится до 5–7 октября», – рассказал он. Можно ожидать подобных лосиных «гуляний» и весной..

Водителям, встретившим животное на дороге, Анатолий Кудаткин советует остановиться и пропустить его. Не нужно стремиться подъехать к лосю близко или фотографировать – самцы в брачный период могут проявить агрессию в ответ. Трогать животное при встрече тоже не следует.

Смертельное ДТП

Но в большинстве случаев встречи водителей с лосями на дорогах заканчиваются плачевно для человека и смертельно для животного. Например, 3 сентября под Екатеринбургом три человека пострадали в ДТП из-за лося. Животное неожиданно вышло на дорогу, и водитель сбил его. Лось погиб. В Свердловской области в этом году зафиксировано 16 аварий, случившихся из-за животных.

В тот же день в Калужской области на федеральной автотрассе М-3 лося сбил пассажирский автобус. Животное выскочило на дорогу и в результате столкновения погибло.

Случается, что лось выживает после аварии и убегает в лес. Так произошло 26 августа в Тамбовской области. Но рано или поздно животное всё равно погибает от полученных травм. **Эксперт российского отделения Greenpeace Михаил Крейншлин** отметил, что у лося при достаточно большой массе тела конечности очень тонкие. «Если лось ломает ногу, не факт, что он сразу умирает. Но он обречен на гибель, потому что никак не может передвигаться», – подчеркнул эксперт.

Порча государственной собственности

За гибель лося при ДТП водителю придется нести ответственность. По словам Михаила Крейншлина, лось – объект животного мира, который является государственной собственностью. За его гибель с виновного могут взыскать ущерб в размере 80 тыс. рублей, как предусмотрено в приказе Минприроды «Об утверждении методики исчисления размера вреда, причиненного объектам животного мира, занесенных в Красную книгу, и иным объектам животного мира, не относящимся к объектам охоты».

Возмещение вреда предусматривает и закон «О животном мире».

В случае причинения вреда посредством транспортного средства в силу вступает ст. 1079 ГК РФ, «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих». Автомобили являются объектами повышенной опасности, соответственно, водитель отвечает за ущерб, причиненный при управлении транспортным средством. Ответственность наступает, даже если ущерб причинен по неосторожности, в случае внезапного появления лося на дороге. При этом не имеет значения, установлен ли на трассе предупреждающий знак «Дикие животные».

Интересно, что отстрел лосей официально разрешили, например, в Ярославской области с 1 сентября до конца года. По данным переписи диких животных, в регионе сейчас 22 тыс. лосей, и их популяция в течение последних 10 лет находится на стабильно высоком уровне. «Я совершенно не сторонник охоты. Но если человек получил разрешение, заплатил за него, он имеет право подстрелить. При этом, если по неосторожности водитель убивает лося на дороге, это не попадает под те квоты, которые выделяются на охоту. Поэтому он обязан возместить ущерб», – говорит Крейндлин.

Арест до 15 суток

Вина водителя может усугубиться, если он покинул место ДТП. Такое случается не так уж редко. Например, 1 сентября во Всеволожском районе Петербурга лося сбила «Газель». После аварии животное вылетело на встречную полосу и попало под колеса легкового автомобиля. Водитель грузовика скрылся с места аварии. В этом случае, помимо возмещения ущерба в размере 80 тыс. рублей, виновника еще ждет лишение водительского удостоверения на полтора года или административный арест на срок до 15 суток в соответствии с пунктом 2 ст. 12.27 «Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием» КоАП РФ.

Помощь в миграции

Решением проблемы с выходящими на дорогу дикими животными могут стать специальные переходы-экодуки, но их в России катастрофически мало. Первый в России надземный переход для животных появился в 2016 году на 170-м км трассы М-3 «Украина». По словам Крейндлина, такие сооружения также есть в Приморском крае (по ним переходят дорогу леопарды) и в Калужской области (для местной фауны).

Как отметил председатель Российского экологического общества Рашид Исмаилов, экодук построен также над трассой Москва – Санкт-Петербург. По его словам, в России сейчас становится обычной практикой строительство автострад с переходами для животных. «Высокоскоростные трассы строятся вместе с переходами для крупных животных, а для мелких животных сооружаются подземные переходы. Это помогает животным мигрировать, не выходя на трассы», – рассказал Исмаилов. Чтобы животное попало в переход, строят специальные ограждения.

В отраслевом дорожном методическом документе от 2017 года предусмотрены положения о строительстве дорог с сохранением путей миграции животных. 5 августа 2020 года Росстат утвердил первый в России национальный стандарт, регулирующий устройство дорожных экодуков. ГОСТ вступит в силу 1 ноября 2020 года.

Но сотрудник департамента программ исследований и экспертизы российского Greenpeace Евгений Усов говорит, что этого совершенно недостаточно: «В нашей стране таких сооружений можно по пальцам пересчитать. Их 3–4 штуки. В той же Финляндии на одной дороге из Петербурга от границы до Хельсинки таких сооружений несколько».

Усов считает, что важно думать не только о переходе крупных зверей (кабанов, оленей, медведей), но и мелких, включая лягушек.

<https://iz.ru/1056969/aleksandra-iushkiavichiute/na-rogakh-otkuda-v-rossiiskie-goroda-prihodiati-losi>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО; 2020.05.09; СПОРНЫЙ ТРАНСПОРТ: МОДА НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ДОБАВИЛА ПРОБЛЕМ И ПЕШЕХОДАМ, И САМИМ РАЙДЕРАМ, ФОРМАЛЬНО ЧЕЛОВЕК НА САМОКАТЕ СЧИТАЕТСЯ ПЕШЕХОДОМ, НО ЕСТЬ НЮАНСЫ

Москвичи стали чаще ездить на электросамокатах, сообщили в пресс-службе департамента транспорта города. В среднем за день один электросамокат используют семь раз, а за год и самокатный парк, и количество поездок выросли вдвое. В целом по стране спрос на электросамокаты вырос. Впрочем, и проблемы добавились. Так на жителя Казани составили протокол с лишением прав за якобы пьяную езду на электросамокате. Нередки

уже и ДТП с электротранспортом: так в Петербурге после столкновения райдера с велосипедистом первый скрылся, второму понадобилась помощь медиков. О том, что нужно знать желающему прокатиться на электросамокате и какие грядут перемены – в материале «Известий».

Определения нет, ответственность есть

В августе житель Казани 54-летний Дмитрий Хотухов попал в переплет. Он может лишиться водительских прав за отказ от медосвидетельствования по ст. 12.26 КоАП – сотрудники ГИБДД заподозрили его в езде на электросамокате в нетрезвом виде, но развеять сомнения полицейских Дмитрий не захотел.

«Около моего дома, практически у подъезда, ко мне подошли сотрудники ГИБДД, предъявили, что якобы я пьяный управляю транспортным средством, хотя я был трезв! – рассказывал в интервью местному изданию Дмитрий. – Попросили документы, предложили дунуть в алкотестер. Документы на самокат я им предъявил, но проходить тест на опьянение отказался. Что еще за новости, с каких пор самокат стал транспортным средством? Но они взялись составлять на меня протокол, а пока писали, за моим самокатом эвакуатор приехал! Кому рассказываю эту историю – не верят, смеются, потому что бред полнейший!»

Электросамокат по всем правилам погрузили на эвакуатор и увезли – за простой транспорта на штрафстоянке казанцу пришлось заплатить 5600 рублей. Дмитрий Хотухов настроен решительно – планирует идти в суд за возмещением расходов и компенсацией морального вреда. Впрочем, несмотря на то, что у электросамокатов пока нет четкого статуса (новые поправки в ПДД, которые бы определили это средство передвижения вместе с сегвеями и им подобным в отдельную категорию, только готовятся), в зависимости от мощности двухколесное чудо все-таки могут приравнять к мопедам.

«В случае если средство индивидуальной мобильности имеет электродвигатель, который по своим техническим признакам соответствует категории транспортного средства, закрепленного в пункте 1.2 ПДД, то лицо, управляющее им, считается водителем транспортного средства и требования предъявляются к нему как к водителю», – объяснил РЕН **начальник отделения пропаганды БДД ГУОБДД МВД России Антон Белан**. Так, согласно документу, «мопед» – это в том числе и двухколесное механическое транспортное средство, имеющее электродвигатель максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. Казанский «скакун» имел движок мощностью 600 Вт, оттого с него и спрос соответствующий.

С точки зрения закона, говорит **автоюрист Дмитрий Славнов**, сотрудники ГИБДД действительно правы, и предупредить подобные ситуации несложно.

«Всё просто: надо смотреть документы завода-изготовителя. Если владелец внес изменения в конструкцию сам, то это одно (у нас молодежь любит покупать усиленные аккумуляторы), если же мощный двигатель стоял изначально, то, конечно, водитель должен иметь права категории «М», страховой полис и быть приравнен к участнику дорожного движения», – говорит в беседе с «Известиями» автоюрист Дмитрий Славнов.

Юрист Европейской Юридической службы Евгений Иванов в беседе с «Известиями» отмечает, что казанская история не уникальна, аналогичная практика существует: в декабре 2017 года Ленинский районный суд города Тамбова признал правомерным привлечение мировым судом города Тамбова гражданина за управление электросамокатом в состоянии алкогольного опьянения.

Гроза пешеходов и белок

Формально управляющий маломощным электросамокатом (не подпадающим ни под определение «мопеда», ни «мотоцикла», с двигателем до 0,25 кВт) – пешеход. Но проблемный. Так в Казани водитель электросамоката сбил мальчика на тротуаре – у ребенка двойной перелом. В Санкт-Петербурге при встрече с электросамокатом не повезло велосипедисту – ему понадобилась помощь медиков. В обоих случаях виновники

скрылись с места происшествия. В парке культуры и отдыха имени Кирова в Санкт-Петербурге подумывают запретить въезд электросамокатам и велосипедам на территорию парка (пока это правило работает только по выходным) – лихачи на двух колесах сшибают с ног пешеходов и белок.

«Если мощность двигателя не превосходит допустимые показатели, то водитель считается пешеходом. В этом случае, если он сбил пешехода, то возбуждается дело по ст. 1064 ГК РФ, и тот, кто причинил вред, обязан его возместить», – говорит Дмитрий Славнов.

По ст. 12.29 КоАП РФ («Нарушение ПДД пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения»), размер штрафа варьируется от 500 до 1,5 тыс. рублей.

В случае же, если двухколесный агрегат был мощный, то есть попадает под категорию, например, «мопед», то, по словам автоюриста Льва Воропаева, ответственность будет иной – по ст. 12.24 КоАП РФ («Нарушение ПДД или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего»).

«Она предусматривает как штраф от 2,5 тыс. до 25 тыс. рублей в зависимости от тяжести вреда здоровью, так и лишение права управления всеми транспортными средствами (на которые у водителя есть права), – от года до двух лет», – говорит «Известиям» эксперт. При худшем развитии событий дело будет рассматриваться в рамках уголовного кодекса.

Евгений Иванов замечает, что практики привлечения управляющего электросамокатом к административной ответственности по ст. 12.24 и ст. 12.27 («Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием») КоАП РФ нет. Пока нет.

«Не исключена возможность применения судами указанных норм КоАП по аналогии с привлечением к ответственности лица, управляющего электросамокатом (приравнивая его к мопеду) в состоянии алкогольного опьянения по ст. 12.8 КоАП РФ», – предупреждает юрист.

К слову, будущему владельцу электросамоката, судя по ситуации в Казани, не лишним будет изучить заводские характеристики модели и быть начеку. А как быть с прокатом, тоже требовать документы? Совсем необязательно, считает автоэксперт Сергей Смирнов.

«Компания, которая предоставляет эту услугу, должна до вас донести при каких условиях вы можете воспользоваться этим электросамокатом. Вам не надо искать, какая у него мощность, где это написано – вы просто смотрите правила пользования электросамокатом, – говорит в беседе с «Известиями» специалист. – Если прокатчик напишет (а сейчас этого нет, нигде в правилах не прописано), что возможно взять электросамокат только в том случае, если у вас есть права категории «М» и пользоваться в соответствии с правилами дорожного движения, тогда вы будете понимать, что этим самокатом вы не можете пользоваться на тротуаре, на пешеходных дорожках. Ваша задача – выполнять правила. Если действительно мы дойдем до того, что любой электросамокат необходимо брать в прокат при наличии водительского удостоверения, то это будет некий аналог каршеринга: для регистрации у вас должно быть водительское удостоверение, вы получаете электронный доступ и только после этого можете пользоваться».

Кстати, некоторые прокатчики уже сейчас устанавливают допустимый порог скорости – например, не превышающий 20 км/ч, а на случай происшествий есть страховка.

Пора приструнить

О том, что электросамокаты, сегвеи, скейтборды и прочий экологический транспорт планируют внести в ПДД как «средства индивидуальной мобильности» (СИМ), стало известно год назад. В пояснительной записке к документу отмечалось, что новые устройства в зависимости от модели могут развивать скорость свыше 35–80 км/ч, «что становится серьезным источником опасности как для пешеходов, так и для лиц, управляющих такими устройствами». Поправки, над которыми работает **Минтранс** совместно с Госавтоинспекцией, предполагают, в частности, что пользователи СИМ будут передвигаться по велосипедным дорожкам или по тротуарам, но не разгоняясь выше 20

км/ч. Если ни того, ни другого нет, то можно выехать на проезжую часть, но держаться как можно правее. Для пользователей СИМ также планируют ввести и специальный дорожный знак – «Движение лиц на средствах индивидуальной мобильности запрещено». Кстати, за границей за эти самые СИМ уже взялись. В Германии не разрешают разгоняться свыше 20 км/ч. В Сингапуре на электросамокате можно перемещаться только по специально отведенной велосипедной дорожке. Во Франции «моторизованным устройствам личного движения» запрещено показываться на тротуаре – можно ездить по велодорожкам, дорогам с ограничением до 50 км/ч и по специальным зонам. А в целом предельная скорость для электросамокатов – 25 км/ч. Превысил? На первый раз штраф в €1,5 тыс., на второй – €3,75 тыс. Минимальный возраст вождения – 12 лет.

Заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский предлагает внести в ПДД также правила управления электросамокатами.

«В ситуации столкновения получается, что столкнулись два пешехода: только один на скорости 3 км/ч, а другой на скорости 20 км/ч. При этом по своим скоростным показателям и массе сегвей и гироскутеры эксперты относят скорее к велосипеду, а электросамокат – к мопеду. Конечно, управление этими устройствами должно быть четко прописано в ПДД», – отмечал депутат в одном из интервью.

По словам Сергея Смирнова, из-за того, что в ПДД не прописаны ни сами определения, ни правила поведения на проезжей части, тротуаре всякого рода гаджетов на колесах, развернулась юридическая полемика.

«Средств передвижения с электродвигателем огромное количество. Нужно либо давать общие правила и исходить из них, либо конкретизировать. Но конкретизировать, мне кажется, не имеет смысла, потому что неизвестно, что появится условно через год или два, – отмечает эксперт. – Включить в отдельную категорию (что предполагается) и четко указать: либо они двигаются так же, как велосипеды, либо по-другому, условно говоря, как пешеходы. Но тогда встает вопрос: не будут ли в этом случае страдать пешеходы, если разрешить этим скоростным товарищам рассекать по тротуарам?»

Сейчас проект поправок в ПДД находится на этапе общественных обсуждений.

<https://iz.ru/1056943/elena-motrenko/sporny-transport-moda-na-elektrosamokaty-dobavila-problem-i-peshexodam-i-samim-raideram>

РБК; АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА, АРТЕМ ФИЛИПЕНОК, АННА БАЛАШОВА, АНТОН ФЕЙНБЕРГ; 2020.04.09; СБЕРБАНК СОЗДАЛ КОМПАНИЮ ПО РАЗВИТИЮ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ДО ЭТОГО НА ЗВАНИЕ МОНОПОЛИСТА НА БУДУЩЕМ РЫНКЕ ПРЕТЕНДОВАЛ «ЯНДЕКС»

Сбербанк и «Яндекс» в один день объявили о создании компаний для развития беспилотников. Они вступают в борьбу за рынок, оцениваемый в \$9,5 млрд через 10 лет.

«Яндекс» занимается таким транспортом с 2016 года, Сбербанк – один год

Сбербанк в пятницу, 4 сентября, объявил о выделении отдельной дочерней компании Sber Automotive Technologies (SberAutoTech), которая займется созданием платформы для будущих беспилотных автомобилей. Как говорится в сообщении банка, поступившем в РБК, компания формируется на базе департамента SberDigitalAuto. В ее планах – выпустить первые беспилотные автомобили (для тестов) на дороги общего пользования в конце 2020-го – начале 2021 года, а также запустить в тестовую эксплуатацию в следующем году новую операционную систему, «позволяющую существенно повысить безопасность и комфорт водителей и пассажиров».

Руководить SberAutoTech будет Андрей Василевский, до этого возглавлявший департамент SberDigitalAuto. По его словам, новая платформа «позволит обеспечить дистрибуцию российских технологий в автомобили». «Это и «умные» помощники водителя, и беспилотные технологии, и стандарты взаимодействия с «умной» дорогой.

Экосистема «Сбера» предоставляет уникальные возможности для развития данного направления», – сказал он.

За несколько часов до Сбербанка о выделении направления беспилотников в отдельную компанию объявил «Яндекс». Его компания будет называться Yandex Self-Driving Group (Yandex SDG), до этого темой беспилотных автомобилей в числе других занималось «Яндекс.Такси». В рамках реструктуризации «Яндекс» выкупит часть доли Uber в Yandex SDG, а также дополнительно инвестирует в новую компанию \$100 млн и выдаст конвертируемый заем еще на \$50 млн. В результате его доля в новой компании составит 73%, доля Uber – 19%, а оставшиеся акции будут направлены на мотивационную программу для сотрудников.

«Яндекс» с 2016 года работает над разработкой беспилотного автомобиля. В 2017 году компания представила первые прототипы, оснатив обычные автомобили камерами и сенсорами, которые собирают информацию о транспортном средстве и окружающей обстановке, а также программным обеспечением для анализа данных. В том же году прототип продемонстрировали **президенту России Владимиру Путину**, а в 2018-м на нем ездил занимавший тогда пост **премьер-министра** Дмитрий Медведев. Сейчас 130 беспилотных автомобилей «Яндекса» ездят по дорогам России, США и Израиля. До недавнего времени в России подобные автомобили тестировали лишь на ограниченных территориях, например в Иннополисе и Сколково, но с 2019 года «Яндекс» получил разрешение проводить тесты на всех улицах Москвы и Татарстана.

Сбербанк обозначил свой интерес к развитию беспилотников в 2019 году. Вместе с Cognitive Technologies госбанк создал совместное предприятие под названием Cognitive Pilot. Компания должна была работать над развитием усовершенствованных систем помощи водителю автомобиля (ADAS) на базе технологий искусственного интеллекта и систем автономного управления наземными транспортными средствами и промышленными устройствами.

Как пояснил представитель **пресс-службы** Сбербанка, Cognitive Pilot специализируется в области самоуправляемой сельскохозяйственной техники, рельсового транспорта, радаров, сенсоров и других. Она тесно сотрудничает с созданным в банке в апреле 2020 года департаментом SberDigitalAuto. Сбербанк изначально планировал для автомобильных платформ создать специализированную компанию, пояснили в его **пресс-службе**. «Умный цифровой транспорт – это не только автономное вождение. Автомобили, общественный транспорт, такси, каршеринг – наши клиенты проводят существенную часть времени внутри автомобиля. Мы хотим, чтобы люди перемещались безопасно и комфортно, поэтому инвестируем в создание автомобильной операционной системы и беспилотные технологии», – рассказал представитель Сбербанка.

По словам источника РБК на автомобильном рынке, пока у Сбербанка нет готового беспилотного автомобиля, но компания планирует создать его с использованием лидаров – специальных сенсоров, которые сканируют окружающее пространство и создают трехмерное изображение окружающей среды. По технологическому принципу беспилотники Сбербанка будут схожи с продуктом «Яндекса», говорит собеседник РБК.

Представитель «Яндекса» не стал комментировать сообщение Сбербанка. Источник, близкий к компании, отметил, что в «Яндексе» «знали о проекте Сбербанка и рады конкуренции».

До недавнего времени Сбербанк и «Яндекс» были партнерами в компаниях «Яндекс.Деньги» и «Яндекс.Маркет» (помимо одноименной интернет-площадки развивает маркетплейс «Беру!»). Но в конце июня объявили о разделе совместных компаний. Как пояснял первый зампредаправления Сбербанка Лев Хасис, «конкуренция между экосистемами Сбербанка и «Яндекса» стала нарастать».

Какие перспективы у беспилотников

К 2030 году объем всего рынка беспилотного транспорта в России может составить порядка \$9,5 млрд в случае запуска коммерческих беспилотных грузоперевозок, или \$4 млрд – при их отсутствии, прогнозировал банк UBS в середине 2019 года. Стоимость направления беспилотных автомобилей «Яндекса» к тому же сроку UBS оценивала в \$2,6–6,4 млрд, допуская, что компания может стать монополистом на рынке.

«Сегодня уже очевидно, что автоматизация движения транспорта – это реальность не очень далекого будущего, – указал представитель КамАЗа, также занимающегося темой беспилотников. – Поэтому появляются и новые игроки, которые хотят выйти на этот перспективный рынок уже сейчас». Развитие беспилотников логично для Сбербанка, считает представитель НП «ГЛОНАСС». «Рынок огромен. SberAutoTech имеет большой потенциал и может составить конкуренцию на мировом рынке», – отметил он, добавив, что команда компании известна на рынке.

Что касается «Яндекса», уже тестирующего беспилотники, то, выделяя направление в отдельную компанию, он поступает по примеру зарубежных игроков – Uber и Waymo (принадлежит холдингу Alphabet, владеющему также Google), отметил Кирилл Жанайдаров, замруководителя департамента ЖКХ, транспорта и благоустройства фонда «Сколково» по вопросам транспорта. «После выделения беспилотного направления в отдельные компании зарубежные конкуренты «Яндекса» смогли привлечь внешние инвестиции. Вполне возможно, коллеги из «Яндекса» также стремятся привлечь внешние средства в проект по развитию беспилотников или стороннего партнера, например Hyundai», – рассуждает Жанайдаров. Представитель «Яндекса» подтвердил: «Мы не исключаем сценарий привлечения сторонних инвестиций в Yandex SDG». Но кто может выступить партнером, не уточнил.

Представитель Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет» напомнил, что уже сейчас в России есть возможность коммерческой эксплуатации беспилотных автомобилей для перевозки грузов. «Компании хотят начать использовать беспилотные автомобили в качестве такси. Масштабных коммерческих перевозок все еще нет ни в одной стране мира, но мы убеждены, что российские разработчики уже готовы к тестированию новых коммерческих моделей или будут готовы к этому в самое ближайшее время», – отметил он.

Когда машины без водителей появятся на дорогах

Сейчас тестирование беспилотных автомобилей возможно в отдельных регионах, но, согласно постановлению правительства № 1415, за рулем беспилотника должен быть инженер, который сможет взять на себя управление в случае нештатной ситуации. В конце февраля власти расширили список регионов, где можно тестировать такие машины. Кроме Москвы и Татарстана эксперимент распространили на Чувашию, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа, Краснодарский край, Санкт-Петербург, а также Владимирскую, Ленинградскую, Московскую, Нижегородскую, Новгородскую и Самарскую области.

В апреле 2020 года **Путин** поручил правительству до 31 мая разработать комплекс мероприятий по тестированию и поэтапному вводу беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования без водителя за рулем. Привлеченные к этой работе представители «Яндекса», КамАЗа, Сбербанка и группы ГАЗ разработали совместный план по расширению условий эксплуатации беспилотных автомобилей, предложив к декабрю 2022 года разрешить полноценную эксплуатацию беспилотников, в том числе для платной перевозки пассажиров и грузов, а к декабрю 2023 года – полностью снять запрет на использование беспилотников без водителя. План поддержала и **замминистра** экономического развития Оксана Тарасенко.

Сейчас совместный план компаний и **Минтранса** находится на согласовании в администрации президента, рассказал РБК источник среди компаний – разработчиков

плана. Дедлайн по его разработке перенесли на сентябрь в связи с эпидемией коронавируса, уточнил он.

https://www.rbc.ru/business/04/09/2020/5f5224d29a79477f90c62a06?from=column_2

ГАЗЕТА.РУ; ПАВЕЛ ИВАНКИН; 2020.04.09; «НАДО СДЕЛАТЬ ВЫБОР»; УГОЛЬНЫЕ КОМПАНИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВО ДОЛЖНЫ РЕШИТЬ: НУЖНА ИМ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ИЛИ НЕТ

В 2002 году заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Виктор Христенко, обсуждая новый Прейскурант № 10-01, очень четко обозначил приоритеты.

Один из этих приоритетов касался каменного угля. Железнодорожники должны были взять на себя бремя субсидирования перевозки каменного угля на дальние расстояния.

Спорить с Правительством руководители федеральных министерств и ведомств тогда не стали.

За прошедшие 18 лет многое изменилось, но железнодорожники честно несли на себе бремя субсидирования перевозок каменного угля.

Каменный уголь относится к первому тарифному классу, на который на дальних расстояниях устанавливается понижающий коэффициент в размере 50%. Кроме того, для каменного угля на дальних расстояниях действует еще один понижающий коэффициент в размере 70%.

Таким образом, каменный уголь имеет беспрецедентный уровень поддержки со стороны железнодорожников.

Переход на частный вагонный парк серьезно снизил доходность угольных перевозок для железнодорожников.

Изменение географии перевозок, вызванное формированием новых рынков в Азиатско-Тихоокеанском регионе, потребовало от железнодорожников серьезных инвестиций в доработку проекта, который Правительство Российской Федерации рассматривало всегда как убыточный. Речь идет о Байкало-Амурской магистрали.

В 1997 году Байкало-Амурскую магистраль вообще расформировали.

В 2005 году железнодорожники по просьбе крупной нефтяной компании инвестировали в развитие Забайкальской железной дороги, однако нефтяники в итоге не выполнили своих обязательств по объемам перевозок.

Начиная с 2008 года объемы перевозок угля ежегодно увеличивались в направлении Дальнего Востока.

Ни Транссибирская магистраль, ни БАМ не были готовы к таким объемам.

Такой разворот кроме затрат на модернизацию нес снижение доходности. Дальность перевозок каменного угля в направлении Дальнего Востока на 30% больше, чем в направлении Северо-Запада.

Железнодорожники за счет собственных средств начали масштабную кампанию по переводу всей Забайкальской железной дороги на новые технологии верхнего строения пути. В тот момент не обсуждались вопросы окупаемости этих инвестиций, главное было обеспечить пропускную и провозную способность Транссибирской магистрали.

Отметим отдельно, что в 90-е годы, когда объемы перевозок на Транссибирской магистрали катастрофически упали, а по БАМу практически прекратились железнодорожники передислоцировали локомотивы и пересилили часть обслуживающего персонала в европейскую часть страны.

Начиная с 2008 года начался обратный процесс. На Транссибирскую магистраль откомандировывались локомотивы и локомотивные бригады.

Эти расходы не учитываются в инвестиционных программах, это эксплуатационные расходы монополии, а доходность из-за роста дальности снижалась.

Инфраструктура серьезный объект инвестиций, но не исключительный. Для того, чтобы инфраструктура начала обеспечивать пропуск грузов необходимы технический, технологический и, главный, человеческий фактор.

Важно понимать, что для обеспечения деятельности инфраструктуры нужны кадры, которых в том регионе одновременно взять неоткуда. Их командируют, отрывают от семьи. Нужны локомотивы, которые также передислоцируют с европейской части. Нужна социальная поддержка, которую тоже надо командировать из другой части страны.

А угольные компании с каждым годом просят увеличить дотации на перевозку каменного угля по железной дороге.

Да, к железнодорожникам в последнее время много претензий, связанных с задержкой ввода объектов на Восточном полигоне.

Но объективности ради надо отметить, что железнодорожники реализуют мощный дорогостоящий инвестиционный проект «под стук колес». Движение поездов по Транссибирской магистрали и БАМу не останавливается ни на минуту. Поезда идут, станции работают. С каждым днем их количество увеличивается, нагрузка растет. ОАО «РЖД» разработало специальную программу по привлечению специалистов на Восточный полигон.

Начиная с 2019 года перевозки угля стали падать, но на Восточном полигоне они растут. Черноморский бассейн и Северо-Запад почувствовали на себе экономический кризис и пандемию. С целью разгрузки Дальнего Востока ОАО «РЖД» ввело к тем шикарным условиям еще дополнительную скидку, чтобы обеспечить вывоз угля через свободные мощности Юга и Северо-Запада и немного разгрузить узкие места на Востоке.

Угольщики выставили в качестве спикера Губернатора Кузбасса, который заявил, что скидка должны быть увеличена еще на 50%, что нужно отменить пассажирские и пригородные поезда.

А ведь падение объемов – это сокращение потребного числа локомотивов, локомотивных бригад, обслуживающего персонала.

Сегодня действующий Прейскурант разбалансирован, и во многом благодаря сильным диспропорциям, которые железнодорожники вынуждено берут на себя спонсируя тем самым другие отрасли экономики, стимулируя их продажи через снижение затрат на логистику.

В условиях сокращения и доходной базы, и субсидий и дотаций, железнодорожники вынуждены говорить открыто о возникающих проблемах. А это, в первую очередь, персонал, во вторую очередь, парк локомотивов, инфраструктура.

Конечно, каждая отрасль имеет право и должна лоббировать свои интересы и обеспечивать свою положительную экономику. Железнодорожники честно 17 лет поддерживали угольную отрасль, как завещал им Виктор Христенко, но сегодня, когда достигнут предел экономической устойчивости монополии, надо сделать выбор. И выбор этот за угольными компаниями и Правительством – нужна им железная дорога или нет.

Автор – председатель экспертного совета Института исследований проблем железнодорожного транспорта

https://www.gazeta.ru/comments/2020/09/04_a_13236308.shtml

ЛЕНТА.РУ; 2020.04.09; ПОЛЕТ «ИВОЛГИ»; МОСКВА ПОЛУЧИТ БОЛЬШЕ СОВРЕМЕННЫХ ГОРОДСКИХ ПОЕЗДОВ

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) поставит для Московских центральных диаметров (МЦД) 180 вагонов поездов «Иволга». Это позволит полностью обновить подвижной состав для обеих линий. О том, чем хороши «Иволги» и почему этот состав во многом определяет облик современного столичного транспорта, – в материале «Ленты.ру».

«До конца года парк МЦД будет полностью обновлен. В частности, перевозчик первых двух диаметров – АО «Центральная ППК» – получит 120 вагонов поезда «Иволга 1.0» для

МЦД-2 и 60 вагонов поезда «Иволга 2.0» для МЦД-1. Сейчас на МЦД-1 и МЦД-2 курсирует около 180 поездов, состоящих более чем из 1800 вагонов», – заявил заместитель мэра Москвы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов.

МЦД – новый вид общественного транспорта в столице, по сути – наземное метро, которое начало свою работу 21 ноября прошлого года. Тогда было открыто два маршрута – из Одинцово в Лобню (МЦД-1) и из Нахабино в Подольск (МЦД-2), что позволило пассажирам экономить до 44 минут в сутки, а также до 75 процентов расходов на проезд на определенных маршрутах. Для того чтобы проложить железнодорожные маршруты, которые пересекали Москву через центр, была модернизирована уже существовавшая железнодорожная инфраструктура, сделаны удобные пересадки на другие виды транспорта, введена единая билетная система и уже привычные для пассажиров метро и Московского центрального кольца (МЦК) сервисы и навигация. На станциях МЦД заменили покрытие платформ, установили навесы и погодные модули, где пассажиры могут укрыться от дождя и снега. Проект стал очень популярным у жителей столичной агломерации: за первые девять месяцев работы МЦД перевезли 91 миллион пассажиров.

И в перспективе, по оценке экспертов, этот показатель будет увеличиваться. «Пока МЦД работает примерно на 20-30 процентов своей перспективной мощности, – отметил директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов НИУ ВШЭ Константин Трофименко. – Это касается и диаметров, число которых будет увеличено до пяти, и новых станций, и новых поездов».

По его словам, МЦД создало принципиально новые транспортные связи, которых до этого не было – без множества пересадок, а некоторые районы Москвы и Подмосковья впервые получили доступ к более комфортному режиму городского электропоезда.

«Пассажиропоток в перспективе будет только расти, и правильно, что Москва уже задумывается о будущем подвижного состава, – подчеркнул эксперт. – Уже сейчас новые «Иволги» по итогам первичной эксплуатации адаптированы под требования города и совершенствуются дальше. И на новых диаметрах, по всей видимости, будет запущена уже новая серия «Иволги»».

«МЦД вызвали большой интерес у пассажиров, поскольку позволили сократить время в пути для привычного маневра, особенно жителям Подмосковья, – отметил один из опрошенных «Лентой.ру» отраслевых экспертов. – Более того, диаметры позволяют экономить деньги: появились зональные тарифы, а пересадка на метрополитен делается бесплатно. Конечно, пассажиры оценили и комфорт проезда «Иволга» с его преимуществами, от бесплатного Wi-Fi и до возможности провезти велосипед. На пригородных электричках эта услуга платная».

Специально для диаметров ТМХ поставил поезда принципиально нового поколения «Иволга». Поезда разработаны и построены в России и отличаются повышенным уровнем комфорта и безопасности. В настоящее время на МЦД-1 и МЦД-2 курсирует 39 инновационных составов в смешанном режиме с поездами других моделей. «Иволга» состоит из 11 вагонов, она способна перевозить одновременно более 3,5 тысячи пассажиров. И это далеко не единственное преимущество этого электропоезда.

Шагая по вагону

Внутреннее пространство «Иволги» детально продумано, начиная с входных дверей. Их ширина – 1,4 метра – позволяет пассажирам быстрее входить и выходить. В вагоне нет тамбуров, то есть его салон реализован как единое безбарьерное пространство, в котором есть удобные кресла, многоуровневые поручни для тех, кто едет стоя, полки для багажа, а также крепления для велосипедов. В каждом вагоне установлены USB-зарядки для электронных устройств, точки доступа Wi-Fi. В туалетах – сенсорные смесители для воды и дозаторы мыла, электросушилки для рук и пеленальные столики.

Плавный ход поезда, низкий уровень шума и вибрации обеспечивается за счет применения системы пневмоподвешивания. Среди других фишек состава, обеспечивающих комфорт пассажирам, – световая индикация при открытии и закрытии, дополнительное освещение и поручни в зоне межвагонного перехода, адаптивное освещение внутри вагона: холодное и бодрящее по утрам, приглушенное и расслабляющее по вечерам.

Стоит добавить, что «Иволги» адаптированы для проезда маломобильных пассажиров: входы в головные вагоны оборудованы специальными аппаратами, в салонах предусмотрены места для закрепления инвалидной коляски, туалетные комнаты спроектированы с учетом потребностей людей с ограниченными физическими возможностями. Все надписи в поезде продублированы шрифтом Брайля.

«Иволга» хорошо приспособлена для агломерационных перевозок. Удобной ее делают широкие двери, сквозной проход по составу, кондиционирование воздуха, системы информации, экраны. Пассажиры довольны новыми вагонами», – рассказал «Ленте.ру» председатель Московского общественного объединения «Союз пассажиров» Кирилл Янков.

Изначально на МЦД курсировали шести- и семивагонные «Иволги», но благодаря заложенным конструкторским решениям ТМХ и по поручению мэра Москвы Сергея Собянина составы удлинены до одиннадцати вагонов, отреагировав таким образом на быстрорастущий пассажиропоток Москвы и области.

«Подвижной состав полностью соответствует духу времени, является одним из лучших экземпляров городского наземного транспорта в России и не уступает лучшим мировым образцам», – прокомментировал «Ленте.ру» один из опрошенных экспертов.

Без бактерий и вирусов

В период распространения коронавируса на первый план для пассажиров вышло такое преимущество «Иволги» как наличие систем обеззараживания воздуха. ТМХ уже более десяти лет ведет исследования в области обеспечения безопасности пассажиров на транспорте и устанавливает такие системы во всем пассажирском подвижном составе – как для межрегиональных, так и для городских перевозок.

В основе установок обеззараживания воздуха – ультрафиолетовые бактерицидные лампы. Сегодня они работают постоянно и во время эксплуатации поездов на линии, и во время стоянки в депо. В результате проходящий через них воздух очищается от вирусов и бактерий, что подтвердили результаты тестов Роспотребнадзора. Приборы регулярно проводят автоматическую самодиагностику.

Помимо многократной влажной уборки с использованием специальных обеззараживающих средств, рекомендованных Роспотребнадзором, в депо в ночное время «Иволги» обрабатывают холодным туманом. С помощью ультразвука дезинфицирующее средство преобразуется в холодный пар, убивающий почти 100 процентов микробов.

««Иволги» созданы специально для внутригородских перевозок, и, разрабатывая их, мы продумывали, какие риски может вызывать характерный для городских агломераций плотный пассажиропоток, – пояснил **заместитель генерального директора ТМХ по развитию пассажирского транспорта Александр Лошманов.** – Чтобы обезопасить здоровье пассажиров в сезон гриппа и простуд, мы изначально предусмотрели во всех вагонах поезда по две установки обеззараживания воздуха, интегрированные, в свою очередь, в системы микроклимата. Каждая такая установка может обеззараживать до 2500 кубометров в час. Такое же устройство, только меньшего размера, размещено и в кабине машиниста».

По просьбе пассажиров

Сейчас ТМХ работает над новой версией «Иволги». Акцент в обновленном составе будет сделан на улучшении технических характеристик и пассажирских сервисов. В частности,

специалисты компании намерены повысить скорость и ускорение. Оба эти показателя сокращают время поездок, а значит – повышают мобильность горожан.

При создании новой модификации состава ТМХ учитывают пожелания пассажиров. Так, например, в январе этого года был реализован краудсорсинг-проект, посвященный МЦД, в ходе которого пользователи высказывали предложения по совершенствованию не только проекта в целом, но и поезда «Иволга». Среди предложений участников было оборудование ограждений ближайших к дверям мест дополнительными поручнями – по аналогии с вагонами метро, установка навигации с указанием ближайшего выхода на станцию, оснащение вагонов более темным напольным покрытием, оборудование складных подлокотников в крайних к проходу сидениях, установка держателей для зонтов.

Также продумывается расположение поручней внутри салона и оборудования в туалетных комнатах, эргономика и цвето-фактурные решения пассажирских кресел, вопрос увеличения их количества без ущерба для вместимости.

Стимулом к постоянному совершенствованию и инновационному развитию для ТМХ является сотрудничество с Москвой. Город активно обновляет транспортный комплекс, параллельно внедряя новые механизмы взаимодействия с поставщиками продукции, например, работу по контракту жизненного цикла. Он предполагает не только поставку подвижного состава, но и его обслуживание на протяжении всего срока эксплуатации.

«Высокие требования заказчика позволяют компании выпускать комплексные высокотехнологичные продукты, конкурентоспособные не только в нашей стране, но и за рубежом, – говорит Александр Лошманов. – Уже сейчас техника ТМХ успешно эксплуатируется в десятках стран мира. Высок экспортный потенциал и у «Иволги»».

«Этот поезд является развивающимся продуктом: производители постоянно работают над его совершенствованием. Думаю, появятся новые модификации «Иволги», с улучшенными техническими характеристиками и повышенным уровнем комфорта для пассажиров», – рассказал «Ленте.ру» **заместитель директора Центра цифровых высокоскоростных транспортных систем Российского университета транспорта Александр Чекмарев.**

Развитие продолжается

Создание МЦД стало крупнейшим пассажирским проектом 2019 года в России, объединившим усилия **Минтранса**, ОАО «РЖД», правительства Москвы и правительства Московской области. Первые диаметры связали десятки районов Москвы, включая Можайский, Москворечье-Сабурово, Бирюлево Западное и Восточное Дегунино, в которых нет традиционной подземки. Кроме того, наземное метро пришло в Одинцово, Лобню, Нахабино, Подольск, Долгопрудный и Красногорск. Таким образом, город стал ближе для четырех миллионов жителей Москвы и Подмосковья.

И это только начало. В будущем планируется запустить МЦД-3 «Ленинградско-Казанский», который соединит Зеленоград и Раменское, МЦД-4 «Киевско-Горьковский», связывающий Апрелевку и Железнодорожный микрорайон Балашихи и МЦД-5 «Ярославско-Павелецкий» от Пушкино до Домодедово. Они сейчас находятся на этапе проектирования. Кстати, благодаря запуску МЦД подземка разгрузилась на 12 процентов, стало свободнее на дорогах столицы и области.

Запуск центральных диаметров будет иметь и долгосрочный экономический эффект, утверждают опрошенные «Лентой.ру» эксперты. Территория вокруг новых станций будет постепенно преобразоваться.

«В тех районах, куда добралось МЦД, цены на недвижимость уже выросли на десять процентов, – отметил один из опрошенных «Лентой.ру» экспертов. – Это данные агентств недвижимости, консалтинговых компаний, которые профильно занимаются этими вопросами. Это говорит о том, что МЦД позволило сделать проживание в пригородных районах более комфортным. Кроме того, оживились станции МЦД. Там начали

открываться новые магазины, кафе и торговые центры, окупаемость этих мест выросла за счет роста пассажиропотока».

«Если брать комплексное развитие транспортной системы московской агломерации, самое важное то, что именно в местах пересечения МЦД, МЦК и Большой кольцевой линии появятся точки роста, где будут создаваться так называемые деловые подцентры. Например, станция Нижегородская, Москва-Сити. Это позволит разгрузить исторический центр города, что глобально решит транспортные проблемы в городе», – пояснил Константин Трофименко.

По мнению эксперта, Москва таким образом в еще большей степени станет похожа на европейскую столицу, где есть исторический центр с его культурными функциями, а деловая активность смещена за его пределы.

<https://lenta.ru/articles/2020/09/04/ivolgamzd/>

ВЕСТИ МУРМАНСК; ЯКОВ ОСЕТРОВ; 2020.06.09; ЗАМЕСТИТЕЛИ ГУБЕРНАТОРА ОСМОТРЕЛИ ХОД РЕКОНСТРУКЦИИ ПАРКОВОЧНОГО КОМПЛЕКСА МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА «МУРМАНСК»

Члены регионального правительства проверили и оценили ход работ по реконструкции парковочного комплекса на привокзальной площади международного аэропорта «Мурманск», а также приняли участие в совещании по развитию новых авиамаршрутов.

Аэропорт Мурманск – главная воздушная гавань Мурманской области. В 2019 году его пассажиропоток впервые превысил 1 миллион человек, поэтому назрела необходимость капитальной реконструкции с прицелом на расширение. Начали с парковочного комплекса, который вместо 135 автомобилей будет вмещать уже 500. Не забудут про освещение и пешеходную зону.

Генеральный директор ПАО «Аэропорт Мурманск» Руслан Степанец: «Если раньше тяжело было дойти от парковки до здания аэровокзала с вещами, то сейчас этот вопрос решается очень тщательно, тротуары и переходы, всё строится. Особенное внимание уделено вопросам обслуживания инвалидов».

Бюджет переобустройства парковки – почти 300 миллионов рублей. Освоено уже 180. Это средства предприятия. Все нужно завершить до сугробов.

Заместитель губернатора Мурманской области Оксана Астахова: «До конца года удобная логистика перемещения, то есть подъездные пути и места размещения автотранспорта будут обеспечены. Это та задача, которая стоит сейчас перед аэропортом».

По итогам недавних переговоров губернатора Мурманской области Андрея Чибиса с **министром транспорта России Евгением Дитрихом** мурманский аэропорт получит еще почти 3 миллиарда рублей на новую аварийно-спасательную станцию, рулёжные дорожки и прочие инфраструктурные работы. А в следующем году начнётся строительство нового аэровокзала.

Генеральный директор ПАО «Аэропорт Мурманск» Руслан Степанец: «На расстоянии 8 метров от старого здания аэровокзала с правой стороны площадью около 6 тысяч квадратных метров он будет построен в 2023 году».

Модернизация аэропорта – важный шаг в развитии транспортной инфраструктуры и туризма. Но чтобы пассажиров стало больше, этого мало. Надо развивать новые маршруты. Предприятие и правительство региона ведут переговоры с крупными авиакомпаниями о прямых рейсах в Ростов и Новосибирск. В Сибирь, по статистике, каждый год летают 18 тысяч северян. Оттуда они открывают для себя Японию, Китай. Есть интерес к Дальнему Востоку и другим регионам России.

Заместитель губернатора Мурманской области Ольга Кузнецова: «Мурманск – Калининград. Мурманск – Воронеж и Мурманск – Минеральные Воды. Самое главное, что эти направления мы планируем сделать круглогодичными, не только в летний сезон, потому что есть такая потребность уже сейчас».

В ближайших планах – прямые рейсы из Мурманска в Краснодар. Первый назначен уже на 16 сентября.

<https://murman.tv/news/russian-1/novosti/1599221915-zamestiteli-gubernatora-osmotreli-hod-rekonstrukci-parkovochnogo-kompleksa-mezhdunarodnogo-aeroporta-murmansk>

ПРАЙМ; 2020.05.09; МИНЮСТ НЕ СТАЛ РЕГИСТРИРОВАТЬ И ВЕРНУЛ ПРИКАЗ МИНТРАНСА ПО ТОР ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Минюст России не зарегистрировал и вернул приказ **Минтранса РФ** по порядку проведения текущего отцепочного ремонта (ТОР) грузовых вагонов, сообщил РИА Новости источник, знакомый с содержанием письма министерства юстиции, и говорится в самом документе, с копией которого ознакомилось агентство.

Замминистра транспорта России Владимир Токарев в субботу сообщил РИА Новости, что **Минтранс** доработает приказ по замечаниям и отправит на регистрацию в Минюст.

Минтранс ранее направил на регистрацию в Минюст приказ по ТОР. Документ вызвал широкий резонанс и недовольство в операторском сообществе. В частности, участники рынка считали, что он вводит новый вид платы и 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 тогда 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.

«... приказ возвращается без государственной регистрации. В случае возвращения нормативного правового акта без государственной регистрации при нарушении установленного порядка представления на государственную регистрацию или правил нарушения должны быть устранены, а акт повторно представлен на государственную регистрацию в течение месяца, либо в министерство юстиции РФ должна быть направлена копия документа об отмене нормативного правового акта», – говорится в письме Минюста.

Среди аргументов Минюст приводит несогласование приказа с ФАС России. Министерство также обращает внимание на поручения **президента РФ** по реализации послания Федеральному Собранию и **председателя правительства РФ** по реализации механизма регуляторной гильотины.

«Согласно пункту 3 поручения **председателя правительства РФ**... федеральным органам исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сферах осуществления государственного контроля, на период реализации механизма регуляторной гильотины предписано не допускать установления новых требований, соблюдение которых подлежит проверке при осуществлении государственного контроля, не соответствующих вышеуказанному поручению **президента РФ**», – написано в письме.

Там добавляется, что одна из рабочих групп согласовала проект приказа, другая – приняла решение о необходимости направить его на доработку.

<https://1prime.ru/transport/20200905/831993252.html>

ТАСС; 2020.06.09; ПЛАН ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ РОССИИ УТВЕРДЯТ В СЕНТЯБРЕ

Работа над планом восстановления экономики РФ завершена, он будет утвержден синхронно с прогнозом социально-экономического развития в сентябре, заявил ТАСС первый вице-премьер **Андрей Белоусов**.

«Он [план восстановления экономики] закончен. Его надо синхронизировать с прогнозом, поэтому он до сих пор не утвержден, поскольку прогноз еще дорабатывается, [вносятся] последние штрихи. Он будет идти параллельно с прогнозом», – отметил **Белоусов**.

По словам первого **вице-премьера**, в сентябре план должен быть уже утвержден.

Первоначальный проект национального плана восстановления экономики был представлен президенту 2 июня. Документ был принят за основу, после чего началась его доработка.

Как заявил 22 июля министр экономического развития РФ Максим Решетников, национальный план восстановления экономики России уже реализуется одновременно с антикризисным пакетом.

<https://tass.ru/ekonomika/9382525>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.09; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ РАЗРАБОТАЛИ НОВЫЙ МЕХАНИЗМ ПОДДЕРЖКИ ИНВЕСТОРОВ

Власти Ленинградской области в 2021 году введут новый механизм поддержки инвесторов – соглашение о защите и поощрении капиталовложений, сообщил РИА Новости представитель **пресс-службы** областной администрации.

Он пояснил, что инвестор и государство заключают соглашение об условиях реализации инвестиционного проекта, по которому первый обязуется осуществить вложения в проект, а регион, в свою очередь, гарантирует ему стабилизацию налоговых и других регуляторных условий на срок заключения договора.

«Ключевая особенность механизма соглашения о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) в том, что оно дает инвесторам гарантии стабильности правового режима – реализации проекта в тех условиях, в которых производилось его планирование», – отметил собеседник агентства.

Он добавил что также по условиям СЗПК бизнес может претендовать и на другие виды поддержки в виде возмещения затрат на энергетическую, транспортную, коммунальную инфраструктуры, необходимые для реализации инвестиционного проекта и уплату процентов по привлеченным для этого кредитам и займам.

«Такую поддержку смогут получить инвестиционные проекты с объемом вложений от 200 миллионов рублей. Сегодня СЗПК заключаются только на федеральном уровне, с апреля 2021 года – на уровне Ленинградской области. Федеральные соглашения подписывают три стороны: Российская Федерация, субъект и организация, реализующая проект. На региональном уровне – субъект и инвестор», – сообщили в **пресс-службе**.

<https://ria.ru/20200903/investory-1576694151.html>

ТАСС; 2020.05.09; ТРАССУ «ТАВРИДА» ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ В 2021 ГОДУ

Власти Крыма передадут трассу «Таврида» в федеральную собственность в 2021 году после ее сдачи в эксплуатацию, сообщил ТАСС **министр транспорта региона Сергей Карпов**.

«Дорога пока числится как республиканская, поскольку строилась с софинансированием из республиканского бюджета и в рамках ФЦП, земля – республиканская. После оформления она будет передаваться в федеральную собственность, содержать дорогу в нормативном состоянии со всеми вытекающими обстоятельствами будет Российская Федерация. Мы в следующем году точно передадим трассу «Таврида» как построенную», – сказал Карпов.

Он уточнил, что оформление трассы завершится до конца этого года. «Уже сейчас создано обособленное подразделение ФКУ «Тамань» в республике. Коллеги здесь уже присутствуют – это представительство федерального органа в Крыму. Занимаются составлением программ, подготовкой документов для передачи. Также участвуют в курировании вопросов, связанных с проектом «**Безопасные и качественные автомобильные дороги (БКАД)**», – уточнил Карпов.

По его словам, федеральными также станут трассы от «Тавриды» в Армянск и Джанкой, а также дорога Евпатория – Мирный. «Они стоят в программах дофинансирования в части приведения в нормативное состояние и передачи федеральным властям. Сроки есть – до 2023 года передать в федеральную собственность», – уточнил Карпов.

Дорогу на Джанкой в рамках **нацпроекта БКАД** ремонтирует компания «ВАД», строившая трассу «Таврида». «Это будет качественная дорога с нормативным трафиком движения. Трасса, которая идет на Армянск и выходит на Украину, входит в европейскую магистраль. Соответственно, она точно будет доводиться до первой категории. Будет рассматриваться как федеральная дорога. В том числе будет предусмотрен обход города Армянска», – рассказал министр.

Он отметил, что в Крыму создадут неразрывную дорожную сеть первой категории. «Также, соответственно, дорога на Джанкой попадает под параметры федеральной, соединяющей трассу «Таврида» с пунктами международного пропуска [на границе с Украиной]. Эти дороги тоже относятся к федеральным, поэтому здесь она будет передаваться и ремонтироваться», – добавил Карпов.

О дорогах Крыма

Трасса «Таврида» – четырехполосная автодорога первой технической категории, которая станет основой развития новой транспортной системы Крыма. Строительство дороги началось в 2017 году, стоимость проекта превышает 140 млрд рублей. Средства предусмотрены федеральной целевой программой развития Крыма и Севастополя. Дорога проложена в обход населенных пунктов, оборудована надземными пешеходными переходами, путепроводами и двухуровневыми транспортными развязками, что позволит значительно сократить время в пути.

Проезд по «Тавриде» от Керчи до Симферополя, по расчетам Минтранса Крыма, займет около двух часов, а от Керчи до Севастополя – менее трех. Ввод трассы в эксплуатацию запланирован на декабрь 2020 года.

По состоянию на конец прошлого года протяженность автодорог регионального и межмуниципального значения в регионе составляла 6,1 тыс. км, из них в нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии находилось 23,5%.

<https://tass.ru/ekonomika/9379197>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.09; ГАЗПРОМБАНК ВЫДЕЛИТ 4,3 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПЯТЫЙ УЧАСТОК ЦКАД

Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) выделит финансирование в размере 4,3 млрд рублей на строительство пятого пускового комплекса Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД), говорится в пресс-релизе банка.

«Весь проект с бюджетом 42,2 млрд рублей реализуется на основе долгосрочного инвестиционного соглашения и предполагает строительство, содержание, а также ремонт, включая капитальный, автомобильной дороги», – отмечается в сообщении.

Заказчик проекта – ГК «Российские автомобильные дороги» («Автодор»), исполнитель – ООО «Кольцевая магистраль» (входит в ООО «ИФСК АРКС»). Объект возводится с 2015 года, плановый срок ввода в эксплуатацию – четвертый квартал 2020 года. «Газпромбанк предоставит исполнителю финансирование в размере 4,3 млрд рублей с целью завершения строительства в срок», – говорится в пресс-релизе.

Пусковой комплекс N5 пройдет от 11-го километра дороги А-107 до трассы М-10 «Россия». Длина пятого участка – 76,4 км.

«Пятый пусковой комплекс ЦКАД – очередная важная веха на пути улучшения доступности множества населенных пунктов Подмоскovie. Также он важен в целом для динамичного развития всего Центрального экономического региона России», – отметил исполнительный вице-президент – начальник департамента инфраструктурных проектов и ГЧП Газпромбанка Павел Бруссер.

По словам первого зампреда правления «Автодора» Алексея Борисова, госкомпания «прилагает максимум усилий, чтобы запустить движение по всей трассе в 2021 году, а по ряду участков – в этом».

Строительство ЦКАД началось в 2014 году, его планировалось завершить в 2019 году. Однако этого не произошло. В конце июня 2019 года очередной дедлайн по ЦКАДу продлили до 2021 года. Начало фазы эксплуатации дороги было сдвинуто с 2018 на 2020 год.

По завершении строительства в эксплуатацию планируется ввести 346,8 км автомобильных дорог, из которых 287,4 км будут построены и еще 59,4 км – реконструированы. На платной основе будут эксплуатироваться участки дорог пусковых комплексов NN1, 3 и 4 общей протяженностью 251,3 км, или 72,5% общей протяженности ЦКАД.

ИНТЕРФАКС; 2020.04.09; БЛИЗКИЙ К ИГОРЮ РОТЕНБЕРГУ КОНЦЕРН НТС ХОЧЕТ ВНЕДРИТЬ СИСТЕМЫ ПЛАТНОСТИ ЗА РУБЕЖОМ

Концерн «Национальные телематические системы» (НТС) подписал с подведомственным **Минтрансу** НИИ транспортного планирования (ФАУ «РосдорНИИ») меморандум о сотрудничестве в сфере совместного развития умной транспортной инфраструктуры. Об этом сообщила **пресс-служба** НТС.

В первую очередь, стороны будут сотрудничать при построении интеллектуальных транспортных систем (ИТС агломераций) в России, для чего «потребуется объединение знаний в области транспортного моделирования и прогнозирования, будет необходима методологическая поддержка, а также привлечение дополнительных компетенций по техническому проектированию и внедрению ИТС».

«Также стороны намерены сотрудничать в международных проектах в области ИТС, разработке и внедрении национальных систем платности и других зарубежных проектах, где востребована российская экспертиза, технические наработки и опыт», – говорится в пресс-релизе.

Другое направление кооперации сторон – создание единой национальной экосистемы беспилотного и высокоавтоматизированного транспорта, что включает в себя проработку изменений в законодательство, формирование единых национальных стандартов, строительство полигонов для тестирования и сертификации новых технологичных компонентов от производителей.

Гендиректор входящего в НТС ООО «Софт-Телематика» Дмитрий Казаринов через **пресс-службу** отметил, что альянс даст возможность компании «усилить позиции на рынке интеллектуальных транспортных систем как в России, так и за рубежом».

«В частности, мы видим большой потенциал в создании новых решений подключенных автомобилей как к транспортной инфраструктуре, так и в сфере обмена информации между участниками дорожного движения. Много предстоит сделать и в направлении стандартизации беспилотного транспорта, где остро стоит вопрос нормативного регулирования, а также испытаний и сертификации узлов для самоуправляемых автомобилей», – сказал он.

Директор по развитию ИТС РосдорНИИ Екатерина Брызгина отмечает, что «у концерна НТС большой опыт создания ИТС».

«Наш альянс позволит усовершенствовать подходы к строительству умной дорожной инфраструктуры, даст импульс работам по тестированию беспилотного транспорта, позволит продвинуться в решении проблем испытаний и стандартизации критически важных для безопасности элементов автономных машин. Кроме того, объединение усилий на международном рынке усилит интерес к российским технологиям в области ИТС, что откроет перед РосдорНИИ новые возможности. Институт сможет предлагать свои

разработки не только в России, но и в странах Латинской Америки, Азии и других регионах мира», – заявила она через **пресс-службу**.

Концерн НТС создан в 2015 году. Он работает на рынке телематических услуг России, СНГ, Азии и Латинской Америки. Приоритетными направлениями его работы являются интеллектуальные транспортные системы, решения для платных дорог, инфраструктура умных городов, платформа мультимодальных грузоперевозок, решения в области интернета вещей и беспилотного транспорта.

ФАУ «РосдорНИИ», созданный в 1959 г, является ведущей организацией по разработке и научному сопровождению федеральных целевых и региональных дорожных программ в РФ. Подведомственный **Минтрансу РФ**, институт разрабатывает отраслевые нормативно-технические документы, ведет поисковые и прикладные НИОКР.

По данным «СПАРК-Интерфакс», совладельцами ООО «НТС» являются Андрей Шипелов (45%) и Алексей Нащекин (10%). Оставшиеся 45% ранее принадлежали Игорю Ротенбергу, но в конце июля текущего года перешли под контроль ООО «ДФА-Капитал» Дмитрия Афанасенко. Последний до июля возглавлял ООО «Стройпроектхолдинг» Аркадия Ротенберга, а также ранее входил в совет директоров подконтрольного Аркадию Ротенбергу ПАО «Мостотрест».

Игорь Ротенберг и Шипелов также являются совладельцами оператора госсистемы взимания платы с большегрузов за проезд по федеральным дорогам «Платон» (ООО «РТ-Инвест транспортные системы», РТИТС); по данным «СПАРК-Интерфакс», их доли составляют 23,5% и 19%, соответственно.

В конце мая концерн НТС объявил о создании совместного предприятия для развития интеллектуальных транспортных систем в России с ПАО «Ростелеком». СП будет работать под брендом «Ростелематика», совокупные инвестиции в него стороны не раскрывают. НТС владеет 51% капитала совместного предприятия через единолично контролируемое ООО «НТС Интерэшнл», остальные 49% принадлежат единолично контролируемому «Ростелекомом» АО «Вестелком».

В конце января сообщалось, что 100%-ная «дочка» НТС – ООО «Казань-Телематика» – стала победителем конкурса на создание за 5,1 млрд рублей инфраструктуры для системы безбарьерной системы оплаты проезда «свободный поток» на строящейся в Подмоскovie Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД). Соответствующий конкурс проводило ООО «Единый оператор ЦКАД». По данным ЕГРЮЛ, содержащимся в «СПАРК-Интерфакс», эта компания на 99% принадлежит госкомпания «Автодор» через подконтрольное ООО «Автодор-Инфраинвест», на 1% – РТИТСу.

В качестве стратегических партнеров по контракту ООО «Казань-Телематика» заявила ООО «Софт-Телематика» (на 75% принадлежит НТС), ООО «Рутолл» (в равных долях принадлежит НТС и на 100% принадлежавшему ранее Игорю Ротенбергу ООО «Глосав», которое с июля, как и НТС, перешло под контроль ООО «ДФА-Капитал»), ООО «Технологии распознавания» и ООО «ТрансТелеКом» (100%-ная «дочка» ОАО «РЖД»).

<https://www.interfax.ru/russia/724585>

<https://ekb.rbc.ru/ekb/freenews/5f51296b9a794722b55ac899>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2020.07.09; УЛЕТЕЛА ЭПОХА; НЕ СТАЛО ГЛАВНОГО КОНСТРУКТОРА САМОЛЕТА ТУ-154 АЛЕКСАНДРА ШЕНГАРДТА

Во вторник авиационный мир попрощается с Александром Сергеевичем Шенгардтом. Он ушел на 96-м году жизни. Создатель легендарного самолета международного класса Ту-154. Выдающийся авиаконструктор. Последний из когорты тех, кто создавал не просто замечательные крылатые машины – кто ковал авиационную мощь нашей страны.

Туполевцы называют Шенгардта человеком-эпохой, одним из самых авторитетных конструкторов современности, прошедшим школу легендарного Андрея Туполева. В КБ

Туполева Александр Шенгардт пришел в 1948-м – еще студентом, на преддипломную практику. И остался навсегда, увлеченный знаменитой формулой своего знаменитого учителя: «Летают только красивые самолеты». Работал в конструкторской бригаде, на испытаниях, на серийных заводах.

Все самолеты, которые создавались с участием конструктора Шенгардта, были не просто красивыми. Они стали этапными для отечественного авиастроения. Это и гражданские Ту-104, Ту-114, Ту-124, Ту-134, и боевые стратегические авиакомплексы Ту-16, Ту-95, Ту-22. Кстати, об истории с Ту-114 многие вспоминают до сих пор. Это был первый в мире двухпалубный аэробус. На тот момент – самый большой. И когда в 1959 году президент Эйзенхауэр пригласил Хрущева посетить США, Никита Сергеевич не удержался, чтобы не полететь на новехоньком самолете. Советский крылатый гигант произвел за океаном фурор: у американцев не нашлось даже подходящего по высоте трапа. Пришлось Хрущеву спускаться с борта по лестнице пожарной машины...

Александр Сергеевич говорил: «Практически мне посчастливилось пройти всю конструкторскую школу Туполева – от конструирования отдельных узлов и агрегатов окунуться с головой в опытное и серийное производство, сопровождать испытания, внедрение в эксплуатацию и, наконец, продажу самолетов и решение многочисленных проблем, связанных с послепродажной поддержкой наших машин».

В начале 1970-х годов Шенгардта назначили ведущим конструктором по самолету Ту-154. Затем начальником отдела по доводке и эксплуатации самолета, а весной 1975-го – главным конструктором. Он занимал эту должность тридцать пять лет! Одновременно был главным конструктором турбореактивного авиалайнера Ту-134, использовавшегося на авиалиниях малой протяженности.

Ту-154 – самый известный и самый массовый советский реактивный авиалайнер. Авиакомпаниям полюбили машину, несмотря на споры из-за новинок в конструкции. А новинок действительно хватало. Так, здесь впервые в гражданской авиации была применена гидравлическая система управления. Тогда многие отнеслись к этому с недоверием, а теперь так управляют все самолеты. Как рассказывал сам Александр Сергеевич, главным плюсом машины была аэродинамика, из-за чего она оказалась очень экономичной по топливу для своего времени. Впрочем, тогда на это не очень-то обращали внимание.

Новый лайнер создавался на замену среднемагистральному Ту-104. «Ничего другого в тот момент не было. В Советском Союзе к середине 1960-х было три самолета средней дальности: Ту-104, Ан-10 и Ил-18. Но они все разные: у них разные дальность, скорость, взлетно-посадочная масса, пассажирская вместимость. «Аэрофлоту» это было неудобно. И поэтому было принято решение провести конкурс на новую машину, которая может все эти самолеты заменить. Выиграл проект Андрея Николаевича Туполева. В 1965 году вышло постановление о создании Ту-154», – так рассказывал Шенгардт об истории появления нового самолета в интервью «Известиям».

Регулярные полеты на Ту-154 открылись 9 февраля 1972 года рейсом Москва–Минеральные воды. Это стало началом целой эпохи в развитии пассажирских авиаперевозок. Самолет выпускался на авиазаводе в Куйбышеве (Самаре) более сорока лет: свыше тысячи машин почти десяти модификаций! Есть цифра: в 1980 годах в эксплуатации постоянно находились 400-450 «сто пятьдесят четвертых». На них держалась практически половина объема гражданских воздушных перевозок. Выдающиеся по тому времени характеристики – скорость до 950 км/ч, пассажировместимость – 150-180 человек, всепогодность и др. – надолго сделали Ту-154 главной «воздушной лошадкой».

Качество самолетов Шенгардта всегда ценили пилоты. «Очень надежные» – высшая похвала, цену которой в авиации знают очень хорошо.

Но любая крылатая машина живет и развивается только в серии. Эту непреложную для авиации истину еще раз подтвердила счастливая судьба детища конструктора Шенгардта. В 1985 году появился грузовой вариант Ту-154С (впервые у нас в стране с большой грузовой дверью сбоку фюзеляжа) и ремоторизованный Ту-154М.

«Последний не только сэкономил 1 т авиатоплива в час, но и удовлетворял действовавшим в то время жестким нормам по пролетным шумам», – вспоминал главный конструктор.

Под руководством Александра Шенгардта были осуществлены уникальные работы по переоснащению Ту-154М для специальных целей. Так, машина эксплуатировалась в качестве носителя специального оборудования по программе контроля за вооружением «Открытое небо». Самолет Ту-154М-ЛК-1 предназначался для всестороннего контроля за военной деятельностью стран НАТО и СНГ. Была и летающая лаборатория Ту-154ЛЛ для испытаний космического корабля «Буран». Был создан экспериментальный самолет Ту-155, который использовал в качестве топлива жидкий водород и сжиженный природный газ...

Туполеовцы говорят: ни одна передовая разработка фирмы не обходилась без участия Шенгардта. Кстати, именно он в свое время был одним из новаторов в области создания беспилотников.

Все, кто близко знал Александра Сергеевича, рассказывают: этот человек буквально покорял всех своей эрудицией, глубокими знаниями, философскими взглядами на многие процессы, происходящие в обществе. А еще он обладал прекрасным чувством юмора.

Александр Шенгардт был не только блестящим авиаконструктором. Настоящий патриот страны, он остро переживал за судьбу отечественной авиации, самолетостроения. Переживал за то, что наши гражданские самолеты могут быть вытеснены из мирового воздушного океана «боингами» и «эрбасами». Нет пророков в своем отечестве? Есть. Но только почему-то их слышат подчас очень поздно.

<https://rg.ru/2020/09/06/chelovek-epoha-samolety-shengardta-stali-etapnymi-dlia-otechestvennogo-aviastroeniia.html>

ТАСС; 2020.04.09; В КАБМИНЕ СООБЩИЛИ, ЧТО НОВЫХ РЕШЕНИЙ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ ПОКА НЕТ

Новых решений правительства РФ о возобновлении авиасообщения с другими странами пока нет. Об этом заявили в пятницу в кабмине, отвечая на просьбу ТАСС прокомментировать решение Греции разрешить с 7 сентября въезд в страну до 500 россиян в неделю.

«Оперативный штаб по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории России продолжает мониторинг ситуации и работу над расширением списка стран, с которыми может быть возобновлено авиасообщение. В настоящий момент новых решений не принято. Обо всех принимаемых решениях будет сообщено дополнительно», – сказали в **пресс-службе**.

Ранее власти Греции сообщили, что разрешают въезд в страну до 500 россиян в неделю с 7 сентября при наличии у них отрицательного теста на коронавирус и ваучера с подтверждением брони номера в гостинице. Согласно этому решению, речь идет о въезде в страну «исключительно воздушным путем через аэропорты Афин, Салоник и Ираклиона (остров Крит)». Постановление действует с 00:01 часов (время совпадает с московским) 7 сентября до 23:59 часов 21 сентября.

Позднее в посольстве республики в Москве, комментируя эту информацию, сообщили, что Россия и Греция продолжают вести переговоры о возобновлении регулярных рейсов. Там пояснили, что «для возобновления полетов российская сторона также должна дать свое согласие». Кроме того, в посольстве республики указали, что граждане России, которые прибывают в Грецию и «имеют при себе отрицательный результат анализа на коронавирус, не будут находиться в карантине».

<https://tass.ru/ekonomika/9375929>

РБК; 2020.04.09; МИНСК ЗАЯВИЛ О ЗАВИСЯЩЕМ ОТ МОСКВЫ РЕШЕНИИ ПО ОТКРЫТИЮ ГРАНИЦ

Решение вопроса об открытии транспортного сообщения между Россией и Белоруссией полностью зависит от Москвы. Об этом РБК сообщили в **пресс-службе Министерства транспорта и коммуникаций Белоруссии**.

«Белоруссия готова открыть транспортное сообщение с Россией, решение вопроса зависит от Российской Федерации», – подчеркнули в ведомстве.

Ранее глава комитета Госдумы по делам СНГ, связям с соотечественниками и евразийской интеграции Леонид Калашников сообщил газете «Известия», что Россия готовится снять ограничения на пересечение границы с Белоруссией и возобновить авиасообщение в ближайшее время.

Зампред комитета Виктор Водолацкий добавил, что решение об открытии российско-белорусской границы может быть принято во время визита президента Белоруссии Александра Лукашенко в Москву в течение ближайших двух недель.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f52210c9a79477d1e2ae198>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.09; «БЕЛАВИА» ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ РЕЙСОВ В РОССИЮ

Белорусская авиакомпания «Белавиа» продлила приостановку рейсов в Россию до 30 сентября, в ряд городов РФ – по 24 октября, сообщила **пресс-служба** перевозчика.

«В связи с приостановкой международных авиационных перевозок в ряде стран из-за ситуации с коронавирусом авиакомпания «Белавиа» продлевает приостановку выполнения полетов... во все пункты России по 30 сентября, Воронеж, Казань, Нижний Новгород – по 24 октября», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** пояснили, что данное решение принято «в связи с отсутствием разрешения со стороны Российской Федерации».

Кроме того, приостановлены полеты в Ригу по 20 сентября, Ларнаку – по 14 сентября, Ашхабад – по 30 сентября, во все пункты Грузии – по 30 сентября.

<https://ria.ru/20200904/koronavirus-1576782206.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.09; ЭКСПЕРТ СКАЗАЛ, СКОЛЬКО СЭКОНОМЯТ ТУРИСТЫ, ОПЛАЧИВАЯ АВИАБИЛЕТЫ ВАУЧЕРАМИ

Туристы, которые получили ваучеры, гарантирующие реализацию оплаченных, но отмененных из-за пандемии поездок, могут сохранить до 25 процентов от стоимости авиабилетов за счет изменения курсов валют, сообщил в эфире радиостанции «Говорит Москва» вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин.

«Денежные средства от компании при отказе от ваучера вы сможете получить через три года. Выгоднее использовать ваучер, вы можете поменять направление в счет суммы ранее оплаченных билетов. Почему выгодно переносить билет? Курс международных расчетов привязан к евро и доллару, если вы покупали билет в январе по курсу 69 рублей, то новый билет вы будете сейчас покупать по курсу 88 рублей. Фактически, перебронирование билетов позволит вам сохранить до 25 процентов в данном случае», – сказал он.

Представитель АТОР также посоветовал обращать внимание на тариф при покупке проездных документов – возвратный он или нет.

«По новым билетам, которые вы покупали после 30 апреля, в случае отмены рейса разрешен возврат без штрафа или вы можете поменять направление. Все остальные категории документов действуют по правилу тарифа. Сейчас авиакомпании предлагают

возвратный тариф с минимальным штрафом в среднем тысячу рублей, чтобы не терять всю стоимость билета», – пояснил Горин.

Правительство РФ ранее утвердило постановление о возможности авиакомпаний выдавать пассажирам ваучеры вместо возврата средств за авиабилеты. Оно распространяется только на те документы, которые были приобретены до 1 мая 2020 года.

<https://ria.ru/20200904/aviability-1576716381.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.09; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ПЕРРОНА АЭРОПОРТА МУРМАНСК ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА ВЫДЕЛЕНО 2,8 МЛРД РУБ.

Реконструкцию перрона аэропорта Мурманск проведут при финансовой поддержке федерального центра. На эти цели из бюджета РФ выделено 2,8 млрд рублей, сообщила в пятницу журналистам заместитель губернатора Мурманской области Ольга Кузнецова во время посещения строительной площадки аэропорта.

«В следующем году начнется при федеральной поддержке, федеральный бюджет выделил на эти цели 2,8 млрд рублей, реконструкция перрона, светосигнальных объектов», – сказала Кузнецова.

Она добавила, что в следующем году на территории аэропорта также начнется строительство нового комплекса современного аэровокзала, завершить которое планируется в 2023 году, все это в комплексе позволит быстрее обслуживать воздушные суда и принимать больше рейсов. Генеральный директор ПАО «Аэропорт Мурманск» Руслан Степанец дополнил, что по плану реконструкции предполагается соединить центральный перрон с северным, построить патрульную дорогу, новые ограждения периметра, рулежные дорожки и новую аварийно-спасательную станцию. Он отметил, что на территории аэропорта ведется также реконструкция привокзальной площади.

«Проект реконструкции привокзальной площади, который идет полным ходом, выполнен более чем на 40% и должен быть завершен до конца текущего года. Также мы представили проект нового здания аэровокзала, которое будет расположено в непосредственной близости, на расстоянии 8 метров, от старого здания аэровокзала с правой стороны, площадью около 6 тыс. кв. метров», – сказал Степанец.

Ранее власти Мурманской области обратились через Совет Федерации к **Минтрансу России** с просьбой о финансировании реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта Мурманск. Реконструкция ВПП ведется в рамках государственно-частного партнерства.

РБК; ГАЛИЯ НАБИЕВА; 2020.04.09; ЭКС-ПРЕЗИДЕНТ ТПП БАШКИРИИ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИЗЪЯТИЕ ЗЕМЕЛЬ РОСАВИАЦИЕЙ

Иск **Росавиации** к ОАО «Зубово», рассматриваемый в Арбитражном суде Башкирии, прокомментировал РБК Уфа арендатор спорных земель предприниматель, экс-президент Торгово-промышленной палаты Башкирии Азат Фазлыев.

Федеральное агентство воздушного транспорта оформляет изъятие для госнужд двух участков общей площадью 7,2 га в районе аэропорта «Уфа». Сумма возмещения по иску составляет 606 тысяч рублей. Ответчиком по делу выступает ОАО «Зубово», которое является арендатором данных площадей.

Азат Фазлыев пояснил, что земли Федеральное агентство в лице ФГУП Администрация гражданских аэропортов изымало в связи с проведением в Уфе саммитов стран ШОС и БРИКС в 2015 году для реконструкции периметрового ограждения аэропорта. За счет земель сельхозназначения площадью 3,1 га и 4,1 га построены патрульная автодорога, периметровое ограждение, увеличены взлетные полосы.

«**Росавиация** свои обязательства в части возмещения убытков не выполнило. Процедура изъятия до настоящего времени в добровольном порядке не завершена, – сообщил РБК Уфа Фазлыев. – ОАО «Зубово» направило иск в арбитражный суд Москвы с требованием

о возмещении убытков. Производство его приостановлено до рассмотрения иска **Росавиации** к ОАО «Зубово» об изъятии земель и возмещении убытков».

По словам Фазлыева, сейчас спорные земельные участки находятся в аренде у ОАО «Зубово», при этом фактически с 2014 года ими пользуется ФГУП Администрация гражданских аэропортов.

Дело принято к производству 17 июня, рассмотрение назначено на 28 сентября.

<https://ufa.rbc.ru/ufa/freenews/5f5079799a79474e87f53599>

[Вернуться в оглавление](#)