



Ежедневный мониторинг СМИ

17 СЕНТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.16.09; МИНТРАНС ОБЯЖЕТ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ ЕЗДИТЬ СО СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИМИ ЭЛЕМЕНТАМИ	4
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.16.09; ПРОБКИ НА ПУНКТАХ ПРОПУСКА; КОГДА ОНИ ОКОНЧАТЕЛЬНО ИСЧЕЗНУТ?	4
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.16.09; ЦИФРОВАЯ ЭРА — РЕАЛЬНОСТЬ; НА ВОПРОСЫ ГАЗЕТЫ "ТР" ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ АЛЕКСЕЙ СЕМЕНОВ	8
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.17.09; ЭПИДЕМИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ ЭКОНОМНОЙ; ПРОЕКТ БЮДЖЕТА НА 2021–2023 ГОДЫ ОДОБРЕН ПРАВИТЕЛЬСТВОМ	13
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.17.09; «РОСТЕХ» НА СОЗДАНИЕ ЛАЙНЕРА SUKHOI SUPERJET NEW ПОТРАТИТ 120 МЛРД РУБЛЕЙ; НОВЫЙ «СУПЕРДЖЕТ» ПОЛУЧИТ ИМПОРТОЗАМЕЩЕННЫЕ КОМПОНЕНТЫ И ДОЛЖЕН СТАТЬ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫМ	15
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА, АННА ИВУШКИНА; 2020.17.09; СНЯТЬ И ПОДЕЛИТЬ: ПРОГРАММУ НАЦПРОЕКТОВ ПЛАНИРУЮТ УРЕЗАТЬ НА 600 МЛРД; ПОД НОЖ В 2021–2022 ГОДАХ МОГУТ ПОПАСТЬ «ДЕМОГРАФИЯ» И »КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ»	16
ИЗВЕСТИЯ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2020.17.09; НЕ ДОХОДЯ ДО КАССЫ: ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ ХОТЯТ ПЕРЕВЕСТИ В ИНТЕРНЕТ; УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУРЫ МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬ УВЕЛИЧЕНИЯ РАЗМЕРА СУБСИДИЙ	18
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.17.09; ЛЕДОКОЛЫ ВЫБИЛИСЬ ИЗ ГРАФИКА; ПРОГРАММА ОБНОВЛЕНИЯ ФЛОТА ПЕРЕСМОТРЕНА	20
КОММЕРСАНТЬ; МАКСИМ СОКОЛОВ; 2020.17.09; НА НОВОЙ ВЫСОТЕ; АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСК ПРОДОЛЖАЕТ РЕАЛИЗАЦИЮ ОСНОВНЫХ ИНВЕСТПРОЕКТОВ	21
РБК; ЮЛИЯ СТАРОСТИНА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.17.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВОЗЬМЕТ ДЕНЬГИ НА ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ЭМИССИЮ «АЭРОФЛОТА» ИЗ ФНБ	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА АЛПАТОВА; 2020.16.09; БОЛЬШИМИ ГЛАЗАМИ; ДЛЯ БЕСПИЛОТНИКОВ РАЗРАБОТАЮТ КОМПЬЮТЕРНОЕ ЗРЕНИЕ	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.17.09; ПОЛЕТЯТ НАЛЕГКЕ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ОБНУЛИТЬ НДС НА ВСЕ ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ	27
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.17.09; ГРАНТЫ ЗА ИДЕЮ; ОТРАСЛЕВЫЕ ВУЗЫ ПОЛУЧИЛИ ФИНАНСОВУЮ ПОДДЕРЖКУ ОАО "РЖД"	27
ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.16.09; ПЛАН МЕНЯЕТ СРОКИ; КПМИ БУДЕТ ДОПОЛНЕН НОВЫМИ ПРОЕКТАМИ	28
ПРАЙМ; 2020.16.09; РОСАТОМ ВНЕСЕТ НА ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ КОМИССИИ СБ ПО АРКТИКЕ ТЕМУ ПРОГНОЗА ГРУЗОПОТОКА ПО СМП	30

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.16.09; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 1,8 МЛРД РУБЛЕЙ НА ЛЬГОТНЫЕ КРЕДИТЫ ДЛЯ СТРОЕК ГОСЗАКАЗА	31
ТАСС; 2020.16.09; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЕТ ПОЧТИ НА 20% БОЛЬШЕ ДОРОГ, ЧЕМ ГОДОМ РАНЕЕ.....	31
REGNUM; 2020.16.09; НАЦПРОЕКТ ПОД УГРОЗОЙ СРЫВА? В ОРЕНБУРГЕ НЕ СПРАВЛЯЮТСЯ С РЕМОНТОМ ДОРОГ	32
ТАСС; 2020.16.09; СТАВРОПОЛЬЕ ПОЛУЧИЛО ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОКОЛО 1 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ	32
ТАСС; 2020.16.09; ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАССЕ В ОБХОД ГОРОДА САСОВО В РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ.....	33
ТАСС; 2020.16.09; ТРАССА МЕЖДУ ЕКАТЕРИНБУРГОМ И ЧЕЛЯБИНСКОМ СТАНЕТ ЧЕТЫРЕХПОЛОСНОЙ К 2022 ГОДУ	33
ТАСС; 2020.16.09; ЮГРА ПОЛУЧИЛА 1 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ, РАБОТЫ ЗАВЕРШАТ НА ГОД РАНЬШЕ	34
ВЕСТИ; 2020.16.09; ПОМОГУТ ЛИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД УСМИРИТЬ ШУСТРЫЕ САМОКАТЫ И ГИРОСКУТЕРЫ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ.....	34
ВЕСТИ; 2020.15.09; ПРАВОВОЙ ВАКУУМ: ВЛАДЕЛЬЦЫ САМОКАТОВ ПОЯВЯТСЯ В ПДД. ВЕСТИ В 20:00	34
ВЕСТИ; 2020.15.09; ПРАВИЛА МЕНЯЮТСЯ: "АЭРОФЛОТ" ОТПРАВЛЯЕТ ЧЕТВЕРОНОГИХ ПАССАЖИРОВ В БАГАЖ. ВЕСТИ В 20:00	34
ОТР; 2020.16.09; ЗАТРАТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ МОГУТ ЗНАЧИТЕЛЬНО СОКРАТИТЬ	34
МИР 24; 2020.16.09; СРЕДСТВО ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ: ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ И РОЛИКИ ПРИРАВНЯЮТ К ВЕЛОСИПЕДАМ И МОПЕДАМ	35
ТАТАРСТАН 24; 2020.16.09; В ПДД ХОТЯТ ВНЕСТИ НОВОЕ ПОНЯТИЕ «СРЕДСТВО ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ»	36
РИА НОВОСТИ; 2020.16.09; МИШУСТИН ОБСУДИЛ С КОЛЛЕГОЙ ИЗ БЕЛОРУССИИ ЭНЕРГЕТИКУ И ТРАНСПОРТ	36
ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; РФ ПОУЧАСТВУЕТ В ДОПЭМИССИИ АЭРОФЛОТА СРЕДСТВАМИ ФНБ, ОБЪЕМ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ УЧАСТИЯ РЫНКА В СДЕЛКЕ - СИЛУАНОВ	36
ТАСС; 2020.16.09; МИНФИН НЕ ПЛАНИРУЕТ КРУПНЫХ ПРИВАТИЗАЦИОННЫХ СДЕЛОК В 2021-2023 ГОДАХ, КРОМЕ "СОВКОМФЛОТА"	37
ТАСС; 2020.16.09; ЕС ОСТАВИЛ 10 СТРАН В СПИСКЕ ДЛЯ ОТКРЫТИЯ ГРАНИЦ. РОССИЯ И США В НЕГО НЕ ВХОДЯТ	37
ТАСС; 2020.16.09; ПОСОЛЬСТВО РФ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ОТПРАВКИ РОССИЯН ИЗ МАРОККО НА РОДИНУ 2 ОКТЯБРЯ	38
ТАСС; 2020.17.09; В ГОСДУМЕ НАМЕРЕНЫ ВЫРАБОТАТЬ НОРМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ РАБОТЫ КАРШЕРИНГА	38
ТАСС; 2020.16.09; ДОЖДИ НЕЗНАЧИТЕЛЬНО СДВИНУЛИ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ЗЕЮ В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ	39
ТАСС; 2020.16.09; "ПЛАТОН" ОПРОВЕРГ ИНФОРМАЦИЮ О ПЛАНАХ ВЗИМАТЬ ПЛАТУ С ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ	39
ТАСС; 2020.16.09; МТС ЗАПУСТИЛА СЕРВИС ПО МОНИТОРИНГУ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК	40
ТАСС; 2020.16.09; ПОЧТИ 50 ЗАРЯДОК ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ПОЯВИТСЯ В ОБЩЕСТВЕННЫХ МЕСТАХ В НОВОСИБИРСКЕ	40
КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.17.09; КАРШЕРИНГ ЗАБЛОКИРОВАЛ МОСКВИЧА В МАШИНЕ; КАК ТЕХНИЧЕСКИЕ НЕПОЛАДКИ ВЫВЕЛИ АВТОМОБИЛЬ ИЗ СТРОЯ.....	41
РБК; 2020.17.09; ТРИЛЛИОНЫ НА ДОРОГИ: СТАЛА ИЗВЕСТНА СТОИМОСТЬ «ЮЖНОГО КЛАСТЕРА».....	42
РБК; ВИКТОРИЯ САИТОВА; 2020.16.09; «В КАСКЕ С ПРАВАМИ»: ПЕТЕРБУРГ ГОТОВИТСЯ К ИЗМЕНЕНИЯМ ПДД	43

РЖД-ПАРТНЕР; АЛИНА ХОХЛОВА; 2020.16.09; ОСНОВНОЙ УГРОЗОЙ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ СТАРЕНИЕ ПАРКА	44
РЖД-ПАРТНЕР; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; 2020.16.09; ГРУЗАВТОТРАНС: ПЕРЕВОЗЧИКИ РОССИИ НУЖДАЮТСЯ В СПЛОЧЕНИИ И ОБЪЕДИНЕНИИ	45
ТАСС; 2020.16.09; СТРОИТЕЛИ ЗАВЕРШАТ НАЛАДКУ КОНТАКТНОЙ СЕТИ НА НОВОМ Ж/Д МОСТУ ПОД МУРМАНСКОМ К 1 ОКТЯБРЯ	45
ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; ГК "ДЕЛО" МОЖЕТ ПЕРЕПРОФИЛИРОВАТЬ ГРУЗОТЕРМИНАЛ GLOBAL PORTS ПОД ПЕТЕРБУРГОМ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ	46
РИА НОВОСТИ; 2020.17.09; РОССИЯ СОЗДАСТ ИМПОРТОЗАМЕЩЕННУЮ ВЕРСИЮ SSJ100	46
ТАСС; 2020.16.09; В ДАЛЬНИЕ ГОРНЫЕ РАЙОНЫ ПО ПОЛЯРНОЙ НОЧИ ПРИ - 60. КАК ЯКУТИЯ ГОТОВИТ КАДРЫ ДЛЯ АВИАЦИИ	47
ТАСС; 2020.16.09; ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ГОРНО-АЛТАЙСКА ПЛАНИРУЮТ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ К ЛЕТУ 2022 ГОДА	49
ТАСС; 2020.16.09; ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ХАБАРОВСКА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ВОЗОБНОВЯТ В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ	50
ТАСС; 2020.16.09; ВЕРТОЛЕТ МИ-38 ОСНАСТЯТ УНИКАЛЬНОЙ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМОЙ МНОГОЦЕЛЕВОЙ ВЕРТОЛЕТ МИ-38 ПЕРВЫМ В РОССИИ ПОЛУЧИТ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНУЮ СИСТЕМУ	50
ПРАЙМ; 2020.16.09; "ГАЗТЕХЛИЗИНГ" ТРЕБУЕТ В СУДЕ В КОМИ \$20,3 МЛН ОТ "КОМИАВИАТРАНСА"	51
ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; РОСАВИАЦИЯ ПРИСТУПАЕТ К СЕРТИФИКАЦИИ МС-21 С РОССИЙСКИМИ КОМПОЗИТАМИ	51
ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; ЧИСЛО ТРАНЗИТНЫХ ПОЛЕТОВ НАД РФ В АВГУСТЕ УПАЛО НА 2% К ИЮЛЮ	52
ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ АЭРОФЛОТА УТВЕРДИЛ ПРОСПЕКТ ДОПЭМИССИИ	52
ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; S7 ОБЪЯВИЛА РАСПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ ДО ЛЕТА СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА	53
ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; СОЗДАННАЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОВОКЗАЛА В АЭРОПОРТУ ИРКУТСКА КОМПАНИЯ ЛИКВИДИРУЕТСЯ	53

ТАСС; 2020.16.09; МИНТРАНС ОБЯЖЕТ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ ЕЗДИТЬ СО СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИМИ ЭЛЕМЕНТАМИ

Минтранс России в ходе подготовки очередных изменений в правила дорожного движения (ПДД) проработает вопрос о введении обязанности для велосипедистов и водителей мопедов иметь при себе предметы со световозвращающими элементами в темное время суток или при плохой видимости. Об этом говорится в официальном ответе ведомства на предложение главы комитета Совета Федерации по экономической политике **Андрея Кутепова**.

По словам сенатора, единственными экипировочными элементами, которые обеспечивают безопасность движения велосипедистов и водителей мопедов, являются предметы со световозвращающими элементами. В данный момент наличие таких предметов носит лишь рекомендательный характер, что "увеличивает количество аварий", заявил Кутепов. "В настоящее время в соответствии с документами национальной системы стандартизации на улицах и дорогах городов и сельских поселений должно быть устроено наружное освещение, обеспечивающее безопасные условия движения с разрешенной ПДД скоростью", - говорится в документе, подписанном **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом**.

"С учетом вышеизложенного **Минтранс России** принципиально поддерживает ваше предложение об установлении обязанности велосипедистов и водителей мопедов в темное время суток или в условиях недостаточной видимости иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями других транспортных средств при движении указанных лиц по автомобильным дорогам вне населенных пунктов. Соответствующие изменения будут проработаны в ходе подготовки очередных изменений в ПДД", - добавляют в ведомстве.

Как пояснили в министерстве, аналогичные нормы действуют в ряде европейских стран. К примеру, за отсутствие таких предметов в Италии предусмотрен штраф до 138 евро, в Испании - 91 евро. Согласно соответствующей статье КоАП РФ, нарушение ПДД велосипедистом, участвующим в процессе дорожного движения, влечет наложение административного штрафа в размере 800 рублей.

<https://tass.ru/obschestvo/9470175>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f6213429a794775faa738aa>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.16.09; ПРОБКИ НА ПУНКТАХ ПРОПУСКА; КОГДА ОНИ ОКОНЧАТЕЛЬНО ИСЧЕЗНУТ?

Пробки на автомобильных пунктах пропуска (АПП) через государственную границу России с сопредельными странами - явление, увы, привычное. Без простоев на подступах к погранпереходам редко обходятся поездки большегрузных фур за товарами в страны Европы и АТР. Настроение, а часто и самочувствие дальнобойщиков и водителей легковых авто зависит от длительности этих остановок, которые могут продолжаться от нескольких минут до суток и более, качества сервиса на пограничных объектах транспортной инфраструктуры (кафе, гостиницы, парковки).

Справедливости ради надо признать, что на некоторых направлениях такие простои в последние годы сведены к минимуму, в то время как на других они, как ОРВИ, носят сезонный характер. С одной стороны, пробки свидетельствуют о растущих объемах международных грузоперевозок, увеличении экспорта транспортных услуг. С другой - о сложностях проблем, которые не удается решить на протяжении десятилетий. На АПП их решение зависит не только от реконструкции участков подъездных автодорог, совершенства сервиса, но и организации работы контролирующих органов.

Грузопотоки растут, инфраструктура стареет

Процесс формирования системы пунктов пропуска через государственную границу в постсоветской России происходил в течение длительного времени и базировался на

действовавших тогда нормативно-правовых актах. В 90-е годы прошлого века многие пункты пропуска (точнее, их инфраструктура: здания, оборудование, подъездные дороги) оказались в частной собственности.

Согласно российскому законодательству проектирование, строительство или реконструкция, оборудование помещений для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля в пункте пропуска через госграницу должны осуществляться в основном за счет федерального бюджета. Иные источники финансирования тоже предусмотрены, но при условии, если все объекты переданы государству бесплатно. По мнению специалистов, в законодательстве о функционировании ПП существовал (и до сих пор остается) ряд пробелов, механизм и порядок привлечения инвестиций четко нигде не прописан.

Это не способствовало заинтересованности предпринимателей вкладывать деньги в развитие инфраструктуры пунктов пропуска. Их обустройство до сих пор в значительной степени зависит от федерального бюджета, у которого попросту не хватает средств на полномасштабное развитие ПП, в том числе и на их техническое оснащение. Отставание в развитии инфраструктуры в условиях возросших в двухтысячные годы грузопотоков привело к хроническим заторам на автомобильных пунктах пропуска, особенно на северо-западной границе России.

Одна из причин заключалась в резко увеличившемся импорте некоторых товаров, особенно легковых автомобилей. К примеру, только в 2007 году через Финляндию в РФ было ввезено около 800 тыс. авто, что на 60% больше, чем в 2006-м. И как следствие, в сентябре 2007 года пробка транспортных средств на АПП Ваалимаа достигала 80 км. Другое горячее направление - федеральная трасса М-9 "Балтия". В 2000-е годы, да и позже, на погранпереходе Бурачки - Терехово периодически возникала пульсирующая очередь из грузового транспорта. Ее пик приходился на время после прихода в рижский порт парома с большим количеством фур на борту. Уже через несколько часов после швартовки судна пункт пропуска накрывал девятый вал большегрузов, стремящихся попасть в Россию.

В корне изменить ситуацию не позволяла и специфическая особенность МАПП Бурачки. Подъезды к пункту пропуска напоминали бутылочное горлышко. Для легкового и грузового транспорта в оба направления действовал общий въезд. Поэтому и без наплыва автомобилей здесь нередко возникали заторы. Стоило по какой-либо причине транспортному средству остановиться - и тут же образовывалась пробка.

Таким образом, пограничные пункты пропуска не справлялись с растущим потоком автомобилей, а их технические возможности заметно отставали от требований времени. Досмотр и оформление грузов и автомобилей занимали в среднем два-четыре часа, а в отдельных случаях - несколько дней. В результате убытки российских перевозчиков, теряющих время при ожидании въезда в режимную зону, прохождении таможенного контроля на границе, исчислялись огромными суммами.

Кроме того, весьма ощутимыми в финансовом плане для грузоперевозчиков были всевозможные околотаможенные затраты. Практика взимания платы за услуги коммерческих организаций, содержащих склады временного хранения товаров, за составление электронных копий транзитных деклараций, а также за коммерческое сопровождение грузов и транспортных средств становилась все шире. Она вызывала справедливые нарекания перевозчиков, вынужденных платить за услуги, которые им не были нужны.

Паспортизация пунктов пропуска, проведенная в мае 2006 года, показала необходимость реконструкции от половины автомобильных до трех четвертей воздушных и морских ПП. Первостепенными были вопросы оснащения пунктов пропуска современными досмотровыми комплексами, создания достаточной дорожной инфраструктуры на подъездах к ним и возможности разделения потоков легкового, грузового транспорта и автобусов, расширения стоянок для временно задержанных транспортных средств.

Реконструировать, переоснастить

Инфраструктуру пунктов пропуска, оказавшуюся в 90-е годы в частной собственности, спустя полтора десятка лет государство стало активно возвращать под свое крыло. Вначале ответственность за эти объекты возложили на Федеральное агентство по

обустройству госграницы, а после его ликвидации в феврале 2016 года - на **Минтранс России**. Но привести в порядок, реконструировать, технически переоснастить сотни пропускных пунктов, находящихся на границе России с сопредельными странами, - задача сложная и очень затратная. Ведь огромная территория РФ пронизана транспортными артериями, имеющими международное значение. Кроме них, система включает железнодорожные пункты пропуска и те, что находятся в аэропортах и морских гаванях страны.

В апреле 2018 года на заседании Совета безопасности России Президент РФ Владимир Путин назвал развитие пограничной инфраструктуры России на передовой технической базе с использованием лучших практик одним из приоритетных направлений, на котором необходимо сконцентрировать усилия. Новейшее оборудование, средства связи и цифровые технологии, интегрированные базы данных ведомств - все это должно создавать максимально удобные и комфортные условия для граждан, российского и иностранного бизнеса, для развития встречных торговых и туристических потоков.

По оценкам Президента РФ, пока темпы строительства и реконструкции пунктов пропуска остаются низкими. Уже построенные объекты долго не вводятся в эксплуатацию, а сроки развертывания автоматизированных комплексов, других современных технических средств часто затягиваются и переносятся. При этом, по данным органов прокуратуры, выделенные бюджетные средства не всегда расходуются эффективно.

В условиях развития международных транспортных коридоров, увеличения объемов экспорта транспортных услуг значение пунктов пропуска значительно возрастает. Об этом говорил на состоявшемся в сентябре 2018 года заседании коллегии **Минтранса России** министр транспорта РФ Евгений Дитрих. Он отметил, что в развитии пунктов пропуска есть ряд проблемных вопросов, для решения которых требуется определить системные подходы, способные изменить сложившуюся ситуацию. По словам министра, для увеличения пропускной способности пунктов пропуска, ускорения движения пассажиров и грузов следует шире использовать современные информационные технологии. При этом должны учитываться не только интересы граждан и бизнеса, но и потребности органов государственного контроля, работающих на пунктах пропуска.

На той коллегии **Минтранса России** отмечалось, что для устранения основных причин низкой эффективности работ по обустройству пунктов пропуска надо пересмотреть действующие госпрограммы в части увязки финансирования с производственными циклами проектирования и строительства. Предлагалось передать функции и полномочия госзаказчиков по выполнению работ по обустройству и эксплуатации пунктов пропуска, расположенных на транспортных объектах по видам международного сообщения, на уровень соответствующих отраслевых агентств **Минтранса России**. Также было предложено продолжить развитие основных транспортных коридоров в рамках ФЦП "Государственная граница Российской Федерации (2012-2021 годы)", повысить уровень контроля заказчика путем привлечения строительного контроля на объекты, определить единственного поставщика в части комплексного обустройства пунктов пропуска.

Одной из основных проблем системы погранпереходов остаются автомобильные пункты пропуска. Чтобы привести в порядок более 170 АПП, находящихся на протяженной госгранице, нужны огромные деньги. Нацпроект "Международная кооперация и экспорт" предусматривает, что к 2024 году будут модернизированы 24 экспортно ориентированных АПП. По словам первого заместителя руководителя Федеральной таможенной службы (ФТС) Руслана Давыдова, в первую очередь будут реконструированы АПП, расположенные в местах пересечения границы международными транспортными коридорами "Экономический пояс Шелкового пути", "Север - Юг", МТК на Дальнем Востоке и юге России.

Кстати, в плане таможенного оформления экспортных грузов на пунктах пропуска в последние годы сделано немало. По информации Руслана Давыдова, экспортная декларация безрисковой поставки выпускается в среднем за 30-35 минут. Это достигается за счет того, что вся работа сегодня ведется в электронном формате. Доля автоматической регистрации экспортных деклараций превышает 70%, доля автовыпуска экспортных грузов для компаний из "зеленого сектора" достигла 30%. С федеральными органами

исполнительной власти таможня теперь общается в основном только удаленно, через систему межведомственного электронного взаимодействия.

Тормоз для торговли

На Дальнем Востоке планируется до 2024 года модернизировать за счет федерального бюджета 23 из 86 пунктов пропуска через государственную границу. Сейчас, по данным пресс-службы Минвостокразвития России, часть ПП не работает или находится в неудовлетворительном состоянии. Это тормозит развитие отношений с сопредельными странами. Большую часть пропускных пунктов планируется модернизировать в рамках реализации федерального проекта "Логистика международной торговли", рассчитанного до 2024 года и входящего в нацпроект "Международная кооперация и экспорт".

Пример успешной реализации проекта - обустройство АПП Кани-Курган в части грузовой составляющей. Пункт пропуска возведен в районе нового мостового перехода Благовещенск - Хэйхэ на границе Амурской области с Китаем. Погранпереход обустроен по временной схеме с использованием модульных конструкций. Это позволило организовать проведение всех необходимых видов контроля. Временная схема предусматривает пропуск через государственную границу только грузового транспорта. В 2022 году в рамках федерального проекта "Логистика международной торговли" планируется завершить строительство постоянного ПП. Предполагается, что капитальный пункт пропуска будет работать в круглосуточном режиме и пропускать не только грузовой, но и пассажирский транспорт.

В ближайшие годы за счет средств федерального бюджета планируется реконструировать автомобильные пункты пропуска Краскино и Пограничный в Приморском крае. Напомним, модернизация этих погранпереходов задумывалась еще десять лет назад. Так, реконструкция МАПП Краскино была включена в ФЦП "Государственная граница Российской Федерации (2003-2011 годы)" в преддверии саммита АТЭС 2012 года. Она началась в 2010 году, но в апреле 2012-го строительно-монтажные работы там были остановлены. Далее модернизация погранпереходов Краскино и Пограничный неоднократно откладывалась.

Между тем пробки из автомобилей на этих пунктах пропуска с каждым годом становились все более протяженными. Состояние инфраструктуры АПП не позволяло обеспечить беспрепятственный провоз грузов и пассажиров. Особенно сказались накопившиеся проблемы весной 2020 года - в период пандемии коронавируса.

Завершение первого этапа реконструкции АПП Краскино планируется в 2021 году, второго этапа - в 2023 году. После модернизации пропускная способность этого погранперехода составит 250 транспортных средств в сутки, в том числе грузовых - 150, легковых - 50, автобусов - 50. Завершить реконструкцию пункта пропуска Пограничный предполагается в 2023 году.

Масштабные планы

В ноябре 2019 года президенты России и Казахстана поддержали программу совместных действий по функционированию пунктов пропуска на российско-казахстанской государственной границе. Завершая Форум межрегионального сотрудничества России и Казахстана, главы государств ознакомились с несколькими перспективными совместными проектами.

Так, главам государств была представлена "дорожная карта" по развитию пунктов пропуска через российско-казахстанскую госграницу на 2020-2025 годы. На действующих ПП Сагарчин и Маштаково сложилась проблемная ситуация, когда в пиковые моменты на погранпереходах скапливаются тысячи автомобилей. Для исправления ситуации необходимо провести модернизацию, чтобы увеличивать пропускную способность пунктов пропуска.

Первый этап выполнения дорожной карты подразумевает обустройство в приоритетном порядке 18 пунктов пропуска - 17 автомобильных и одного железнодорожного. На втором этапе в среднесрочной перспективе планируется модернизировать 11 пунктов пропуска - девять автомобильных и два железнодорожных, а на третьем этапе еще 20 - четыре автомобильных и 16 железнодорожных.

Масштабные планы строительства и модернизации пунктов пропуска через государственную границу России с Азербайджаном реализуются в Дагестане. Один из них

будет размещен в строящемся в аэропорту Махачкалы международном терминале. Предстоит также ввод в строй морского пункта пропуска Махачкала, реконструкция железнодорожного ПП Дербент со строительством на границе с Азербайджаном станции Самур II. В 2021 году планируется завершить реконструкцию АПП Яраг-Казмаляр на границе РФ с Азербайджаном в Макарамкентском районе Дагестана. Ввод пунктов пропуска должен быть синхронизирован с запуском объектов транспортной инфраструктуры, на которых они находятся.

Модернизация АПП Яраг-Казмаляр проводится впервые с момента его открытия. Она ведется в рамках реализации федерального проекта "Логистика международной торговли" нацпроекта "Международная кооперация и экспорт". Проект предусматривает увеличение пропускной способности пункта с 500 до 1400 транспортных средств в сутки, его оснащение комплексом современных информационно-технических средств, в том числе комплексной системой безопасности, строительство бокса углубленного досмотра и других зданий и сооружений для размещения контрольных органов.

Предложения по реконструкции пункта пропуска Верхний Ларс на границе с Грузией, нагрузка на который в несколько раз превышает его проектную мощность, власти Северной Осетии направили в Правительство РФ. В первую очередь необходима коренная модернизация МАПП, требующая капитальных финансовых вложений. Для смягчения ситуации на границе планируется установить на подъезде к пункту пропуска несколько информационных табло, отражающих обстановку в ПП в режиме онлайн. Своевременное информирование водителей о ситуации, складывающейся на погранпереходе Верхний Ларс, будет способствовать сокращению заторов возле границы и количества автомобилей в узком горном ущелье.

Проблема особенно обостряется зимой, когда федеральная трасса А-161 перекрывается из-за схода лавин и оползней, и водители вынуждены в течение нескольких дней ждать ее открытия. Как отметили в Северо-Осетинской таможне, в течение последних пяти лет нагрузка на пункт пропуска Верхний Ларс ежегодно увеличивается на 15-20%. Сейчас через него проходит в 3 раза больше грузового транспорта, чем рассчитано изначальной проектной мощностью, и в 15 раз больше легковых автомобилей. Реконструкция пункта пропуска осложняется тем, что он находится в ущелье. Точно так же значительных вложений потребует увеличение пропускной способности Военно-Грузинской дороги.

Ускорить пересечение госграницы России с Латвией грузовыми и легковыми автомобилями поможет реконструкция АПП Терехово - Бурачки, которая проводится в настоящее время. В рамках проекта модернизируется основная инфраструктура пограничного и таможенного контроля, что позволит проводить проверки быстрее и эффективнее. Будет построено новое здание углубленного таможенного контроля и инженерно-технические сети. Кроме того, реконструируются шесть павильонов контроля. Электронные информационные табло позволят регулировать движение с учетом интенсивности. Также на пункте пропуска Терехово - Бурачки установлены терминалы самообслуживания в рамках системы Tax Free.

Таким образом, задачи по развитию международных транспортных коридоров, интеграционные процессы на постсоветском пространстве с участием России побуждают специалистов к ускоренной модернизации пунктов пропуска через ее государственную границу. От того, насколько современной будет пограничная инфраструктура, удобными и комфортными условия для граждан, российского и иностранного бизнеса, в значительной степени зависит развитие экономических отношений РФ с сопредельными странами.

<http://transportrussia.ru/item/5787-probki-na-punktakh-propuska.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.16.09; ЦИФРОВАЯ ЭРА — РЕАЛЬНОСТЬ; НА ВОПРОСЫ ГАЗЕТЫ "ТР" ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ АЛЕКСЕЙ СЕМЕНОВ

- Алексей Константинович, одна из задач, поставленных в послании Президента России Владимира Путина Федеральному собранию, заключается в скорейшем внедрении в транспортную отрасль страны современных цифровых технологий. Судя по

многочисленным мероприятиям, посвященным этой теме, российские транспортники активно взялись за дело. Расскажите об уже реализованных наиболее значимых проектах по внедрению цифровых решений.

- Переход на новый технологический уклад, в основе которого лежит не просто производство товаров и услуг, а применение информационных и автоматизированных систем в качестве активных участников хозяйственной деятельности, для нас является первоочередной задачей.

Реализация транзитного потенциала нашей страны, повышение качества и доступности транспортных услуг возможны только при условии внедрения цифровых сервисов для взаимодействия граждан, государства и бизнеса, создания единых отраслевых стандартов информационного взаимодействия.

Внедрение цифровых решений на транспорте уже привело к тому, что большинство пассажирских перевозок на воздушном транспорте и железной дороге выполняются с использованием билетов в электронном виде. Это раз. Перевозки грузов в морских портах и железнодорожным транспортом уже успешно оформляются в безбумажном виде благодаря системам ЭТРАН и ИНТЕРТРАН. Это два. Информационное обеспечение транспортной безопасности реализовано на основе Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ), которая успешно функционирует с 2013 года. Это три.

В целом цифровая трансформация транспортного комплекса только набирает темп, и в ближайшие 3-4 года список успешно реализованных социально значимых проектов существенно увеличится.

При этом каждый реализуемый проект имеет свою актуальность и предназначение. Например, обеспечение функционирования опорной сети транспортно-логистических центров - важная задача транспортной отрасли для решения приоритетных национальных и стратегических задач в области транспорта и логистики, сформулированных в майском указе президента "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года". Решаются вопросы создания цифровой платформы государственного сегмента транспортного комплекса, информационно-аналитической системы цифровой сети транспортно-логистических узлов и системы координации транспортных потоков. Все это направлено на повышение конкурентоспособности транспортной отрасли, увеличение объема экспорта транспортных услуг, совершенствование пространственной организации транспортной сети на основе цифровых данных и на другие важные задачи отрасли. Цифровая платформа государственного сегмента транспортного комплекса играет системообразующую роль в формировании Единой цифровой транспортно-логистической среды (далее - ЕЦТЛС) и обеспечивает интеграцию национальных и зарубежных систем, обеспечивая безопасный режим сбора, агрегации и обмена транспортно-логистическими данными между коммерческими пользователями и органами государственной власти, решая задачи прослеживаемости всей цепи перевозки.

- Ситуация, связанная с эпидемией коронавируса, нарушила ритм экономической и деловой жизни в России. Коснулась она и транспортников. Одно из решений проблемы - переход на новые цифровые электронные платформы в предстоящие два года. Насколько реален тотальный переход на новые формы и есть ли компании, которые уже сейчас работают в онлайн-режиме в этом направлении?

- Безусловно, все отрасли страны пострадали от сложившейся обстановки, связанной с COVID-19. На транспорте одной из ключевых мер по сдерживанию распространения коронавируса стало обеспечение мониторинга контролирующими органами граждан после их возвращения из государств с нестабильной эпидемиологической ситуацией. Полная и актуальная статистика о пассажиропотоке в Россию и на территории нашей страны по всем видам транспорта в режиме 24/7/365 позволила взять под контроль распространение пандемии в Российской Федерации. Такие данные по межрегиональным и трансграничным перевозкам по всем видам транспорта обеспечивает Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ), которая успешно функционирует с 2013 года.

Также обрела особую значимость активизация дистанционных способов организации работы, предоставления государственных услуг и выполнения государственных функций.

Что касается компаний, то переход на цифровые технологии - это условие выживания в острой конкурентной борьбе, когда готовность и способность применения новых цифровых решений в организации перевозок, их оформления, контроля и мониторинга становятся необходимы. Лидеры отрасли, в том числе те, кто входит в ассоциацию "Цифровой транспорт и логистика", это понимают и реализуют свои собственные стратегии цифровой трансформации.

- Цифровизация работы автомобильного транспорта и транспортно-логистических услуг предполагает соблюдение нескольких обязательных условий. В их числе телематические сервисы, которые передают данные о передвижении и режиме работы транспорта, большие данные (Big Data) - набор специальных методов и инструментов, которые используются для хранения и обработки огромных объемов данных для решения конкретных задач. Помимо этого в цифровизации автотранспорта очень важную роль играет "одно окно" для клиента, когда он может получить полный набор услуг в одном месте. И, наконец, единое цифровое логистическое пространство, которое облегчит процессы доставки товаров автомобильным транспортом в любую точку страны. На каком уровне развития находится каждый из этих компонентов и какими из них занимается конкретно **Минтранс России**?

- Автомобильный транспорт в Российской Федерации сегодня - это 56 млн транспортных средств, 864 тыс. из которых - автобусы. При этом автобусами перевозятся около 88% пассажиров, использующих все виды транспорта. Из 12 тыс. ДТП с автобусами в 2019 году практически каждое второе происшествие (46%) произошло по вине их водителей.

Наиболее эффективным средством контроля факторов поведения и состояния водителя является комплексное применение цифровых систем мониторинга, контроля и поддержания работоспособного состояния водителя, помогающих заблаговременно выявлять и предотвращать опасные состояния, которые могут вызвать потерю внимания и снижение работоспособности в пути.

По инициативе **Минтранса России** такие системы уже устанавливаются на обновленный подвижной состав, закупаемый в регионы в рамках мероприятий **БКАД**.

В рамках цифровой повестки ЕАЭС формируется экосистема цифровых транспортных коридоров, и **Минтранс** инициировал проведение пилотного проекта для тестирования основных сервисов, ее формирующих.

Практическая реализация экосистемы ЦТК сократит расходы на транспортную составляющую в конечной стоимости продукции, обеспечит качество и безопасность перевозок, повысит пропускную способность международного транспортного коридора ЕАЭС, его конкурентоспособность и коммерческую привлекательность за счет перехода на электронный документооборот, эффективное планирование и управление перевозочным процессом, отслеживание грузов и трансграничный обмен данными.

Создание экосистемы ЦТК предполагает достижение синергетического эффекта в процессе решения совместных задач цифровизации транспортно-логистической отрасли на территориях государств - членов ЕАЭС, а также расширение включенности в цифровую повестку бизнеса и развитие благоприятной деловой среды.

- До 30 октября 2020 года на территории Москвы, Татарстана, Московской, Калужской, Рязанской областей и Краснодарского края **Минтрансом России** проводится эксперимент по внедрению электронной транспортной накладной и электронного путевого листа при автотранспортных перевозках. Каких результатов можно ожидать после окончания эксперимента и как они повлияют на дальнейшую разработку Единой цифровой транспортно-логистической среды (ЕЦТЛС)?

- Эксперимент направлен на отработку процессов обмена электронными документами, приведение их к единым стандартам. Массовый переход на электронные транспортные накладные и электронные путевые листы в настоящее время затруднен из-за необходимости предоставления бумажных версий документов органам государственной власти. В рамках эксперимента будут отработаны механизмы, позволяющие преодолеть этот барьер.

Каждый год более 50 тыс. автомобильных грузоперевозчиков оформляют около 3 млрд перевозочных документов. Затраты на ведение бумажного документооборота составляют более 2% в год от общих расходов на логистику. Автомобильный транспорт обслуживает "последнюю милю" и является неизменной составляющей всех мультимодальных перевозок, поэтому в первую очередь обработка решения будет в этом секторе.

С начала этого года уже проделана большая работа по подготовке проведения эксперимента, определены участники, разработан прототип государственной информационной системы, практическая часть эксперимента начнется 1 октября 2020 года. Участники эксперимента: грузоотправители, грузоперевозчики, грузополучатели и операторы электронного документооборота. Информационное взаимодействие бизнеса и государства осуществляется прототипом государственной системы в режиме "единого окна". Прототип обеспечивает верификацию данных и присвоение уникального идентификатора, формирование юридически значимых реестров, доступность информации в режиме реального времени, прослеживаемость перевозки.

Эксперимент направлен на отработку процессов обмена сведениями электронных транспортных накладных и электронных путевых листов в сфере автомобильного транспорта, а также технического взаимодействия информационных систем участников эксперимента. Полученный опыт в рамках эксперимента позволит в дальнейшем перевести в безбумажный электронный вид и другие перевозочные документы.

- Судя по названию, ЕЦТЛС - это организованная совокупность цифровых платформ, систем и инфраструктуры, их взаимодействие между собой, с объектами и участниками транспортного комплекса с максимально возможной эффективностью не только внутри страны, но и за ее пределами. Насколько ЕЦТЛС соответствует направлениям, отраженным в проекте **Минтранса России** "Цифровой транспорт и логистика"? Несколько слов о международной привлекательности ЕЦТЛС.

- ЕЦТЛС - это не просто множество цифровых платформ. Для быстрого и безопасного обмена актуальными, унифицированными и достоверными данными обо всех этапах перевозки в реальном режиме времени необходима именно единая доверенная среда, которой и является ЕЦТЛС. На базе ЦПТК создаются новые цифровые транспортные стандарты, интегрируются многочисленные информационные ресурсы для населения, бизнеса и государства. Сервисы цифровой платформы позволяют реализовать взаимодействие с партнерами - странами ЕАЭС, со всей мировой транспортной системой в режиме "единого окна". Целями проекта являются повышение эффективности управления транспортным комплексом, его интеграция в мировую цифровую транспортную систему, перевод национальной транспортной отрасли на электронный документооборот с использованием лучших международных и отечественных стандартов и практик, обеспечение максимальной загрузки отечественной транспортной инфраструктуры в новых условиях глобального мирового транспортного рынка. Особое внимание при реализации проекта уделяется безопасности российской транспортной системы.

- Теперь о законопроекте **Минтранса России**, касающемся пока тестирования, а затем и повсеместного использования онлайн-тахографов. На этот счет у будущих пользователей мнения неоднозначны. К примеру, могут возникнуть проблемы с измерением скоростного режима, поскольку данные онлайн-тахографов могут не совпадать с данными дорожных камер видеонаблюдения. Или вопросы, связанные с обслуживанием системы. Предполагается, что все расходы, включая текущие платежи за передачу данных по сотовым сетям, лягут на плечи перевозчиков. Рассматривались ли эти вопросы в период подготовки законопроекта?

- Онлайн-тахограф не будет предназначен для фиксации нарушений скоростного режима, установленного на конкретном участке дороги. Тахограф будет фиксировать нарушение максимальной скорости, установленной правилами дорожного движения для конкретного транспортного средства. Например, максимальная скорость для большинства грузовиков и автобусов вне населенного пункта составляет 90 км/ч, а для транспортных средств, предназначенных для перевозки детей, максимальная скорость не может превышать 60 км/ч. Превышение именно таких максимальных параметров и будет фиксироваться тахографом.

Кроме того, у каждого измерительного прибора есть своя погрешность. Тахографы - не исключение, поэтому в законопроекте о внесении изменений в КоАП РФ мы установили ненаказуемый скоростной порог, равный 20 км/ч. Он также позволит исключить привлечение к административной ответственности при кратковременных превышениях, вызванных необходимостью обгона транспортного средства.

Вопрос передачи данных о нарушениях, фиксируемых тахографами, неоднократно обсуждался на различных площадках. В настоящее время законопроектом предусмотрено, что порядок, сроки передачи, состав информации, зарегистрированной тахографом, будут устанавливаться Правительством Российской Федерации. В этой связи говорить об объеме передаваемой информации, каких-либо конкретных операторах сотовой связи и платежах за передачу данных по сотовым сетям преждевременно. Обсуждаются и прорабатываются различные варианты, но однозначного решения пока не выработано. При этом в настоящее время в рамках реализации пилотного проекта по сбору, хранению, обработке и передаче информации из тахографов с функцией передачи данных и технических устройств систем мониторинга, контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути прорабатывается возможность осуществления передачи данных со всех устройств через тахограф, что в конечном итоге позволит владельцам транспортных средств использовать одно передающее устройство в составе тахографа и, как следствие, одну sim-карту.

Вместе с тем по результатам предварительного расчета объем данных, который может быть передан одним тахографом в АИС "Тахографический контроль" в течение одного года, включая информацию о превышении скорости, режимах труда и отдыха, смене вида деятельности водителя, маршруте движения, техническом состоянии тахографа, не превышает 500 мегабайт, что составляет 41-42 мегабайта в месяц.

- Вопросы грузовых перевозок автомобильным транспортом - это одна сторона медали. Другая сторона - пассажирские перевозки. В Москве состоялась пресс-конференция на тему "Как цифровизация государственных услуг в сфере автомобильного транспорта повышает качество организации пассажирских перевозок". На этом мероприятии, в частности, шла речь о невозможности построения карт маршрутов, поскольку перевозчикам приходится сталкиваться с так называемыми спящими маршрутами. Они давно не действуют, но избавиться от них нельзя, так как они числятся в реестре и на их удаление нет соответствующей разрешающей документации, поэтому перевозчик не может перевести эти маршруты в действующие. Как решается эта проблема?

- **Минтранс России** подготовлен и внесен в Правительство Российской Федерации проект федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", предусматривающий следующий механизм исключения из реестра межрегиональных маршрутов, перевозки по которым не осуществляются, и выдачи разрешительной документации по упрощенной процедуре.

Так, в случае если в течение 30 дней после вступления в силу федерального закона перевозчик, которому не выдана разрешительная документация, не обратился в **Минтранс России** с соответствующим заявлением на ее получение, то маршрут исключается из реестра.

Полагаем, что реализация указанного механизма позволит "почистить" реестр маршрутов и актуализировать содержащуюся в нем информацию.

- И еще один вопрос, можно сказать, пока что из рода экзотических: насколько перспективны прогнозы появления "умных дорог", которые без участия водителя будут управлять автомобилем? Есть мнение, что дорожные знаки перестанут быть визуализированными, и дорога будет направлять их непосредственно автомобилю. Как вы считаете, все это из области фантастики или все же подтверждается вескими аргументами?

- Появление "умных дорог" не за горами, это повестка уже сегодняшнего дня. В рамках национального проекта **БКАД** внедряются интеллектуальные и беспилотные системы управления дорожным движением

К основным элементам ИТС, устанавливаемым в рамках реализации указанных мероприятий в 2020 году, относятся: табло и знаки переменной информации, видеокамеры, детекторы транспорта, метеостанции.

Высокоавтоматизированный транспорт действительно ездит по дорогам сам, и никто его не ведет. Однако дополнительные инфраструктурные решения позволят сделать движение такого транспорта более безопасным, мобильным и оптимальным. Беспилотному транспорту, так же как транспорту с водителем, порой непросто справиться со сложными ситуациями на дорогах самостоятельно. Возможности беспилотника ограничены информацией, поступающей с сенсоров и датчиков. Поэтому создание сервисов, осуществляющих информационное обеспечение движения беспилотников, в том числе предупреждающих об опасном сближении, сложной метеорологической обстановке, оповещающих о рекомендуемой скорости движения для проезда на "зеленую" фазу светофора, позволит существенно оптимизировать и сделать более безопасным движение.

В 2020 году совместно с ФАУ "РосдорНИИ" и ФГУП "НАМИ" планируется приступить к организации испытательного полигона в целях испытания технологий и оборудования, разработанных для использования в составе ИТС. В рамках создания полигона будут в том числе разработаны экспериментальные компоненты кооперативных ИТС в целях апробации на полигоне новых технологий.

<http://transportrussia.ru/item/5785-tsifrovaya-era-realnost.html>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.17.09; ЭПИДЕМИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ ЭКОНОМНОЙ; ПРОЕКТ БЮДЖЕТА НА 2021–2023 ГОДЫ ОДОБРЕН ПРАВИТЕЛЬСТВОМ

Главной идеей бюджетной конструкции на следующий год стало равномерное распределение компенсации части расходов, предпринятое Белым домом в 2020 году, между теми, кто в состоянии их оплатить. Бюджет, проект которого одобрен в среду правительством, предусматривает соучастие в бюджетной консолидации всех, кроме населения (его вклад ограничится повышенным табачным акцизом и неиндексацией зарплат госслужащих), IT-сектора и наиболее пострадавших отраслей. Главная задача — не допустить общего ужесточения бюджетной политики и, как результат, давления на экономический рост — Минфином в целом реализована, при этом из ФНБ в 2021 году правительство намерено потратить всего 90 млрд руб.

В среду на своем заседании правительство одобрило для внесения в Госдуму основной пакет бюджетных законопроектов. Сам проект бюджета на 2021–2023 годы, основные цифровые параметры которого были известны заранее (см. "Ъ" от 9 сентября), пока не опубликован. В среду, впрочем, его конструкцию подробно комментировал на брифинге министр финансов Антон Силуанов.

Напомним, что главной проблемой бюджета на следующие три года являются расходы на антикризисную программу 2020 года, большая часть которых уже де-факто совершена. Общая стоимость «антиковида» для бюджета превышает 5 трлн руб., а дефицит бюджета в этом году ожидается на уровне 4,5% ВВП (без учета сделки Белого дома и ЦБ с пакетом акций Сбербанка, которая по своей сути не отличалась от расходования накоплений Фонда национального благосостояния, он бы составлял 5,5% ВВП). Задачей правительства на этот год было сохранение расходов на уровне, который компенсировал бы экономике потери в ВВП от локдауна. Большая часть дефицита профинансирована займами Минфина на рынке ОФЗ — Антон Силуанов уточнил, что валовые займы 2020 года могут быть реализованы на общую сумму от 5 трлн до 5,5 трлн руб. (плановая цифра — 5,4 трлн руб., Минфин де-факто допускает, что в случае благоприятных цен на нефть займет немного меньше — по данным "Ъ", рабочие оценки допускают займы на 0,3–0,4 трлн руб. меньше плана). На 2021 год сумма займов «брутто» — чуть менее 4 трлн руб., это на 875 млрд руб. больше, чем планировалось ранее.

Если не считать проведенной сделки с пакетом Сбербанка, то использование ФНБ в 2020 году ожидается очень умеренным — Антон Силуанов оценил его в 342 млрд руб., в 2021 году из фонда по итогам всех операций планируется потратить всего 90 млрд руб.

При этом в 2022 году, пояснил министр, ФНБ может снизиться ниже уровня в 7% ВВП — в этом случае, напомним, Белый дом не может тратить средства фонда на инфраструктурные проекты.

Прежнего резерва в виде переходящих остатков — непотраченных бюджетных ассигнований прошлых лет — в 2021 году будет немного — из-за принятых решений о переносе законтрактованных расходов, трат на вооружение, на дороги и части других расходов на следующие годы. В 2019-м, по оценке Минфина, чистые размеры остатков составляли около 300 млрд руб., в 2020 году их объем ожидается сопоставимым, и их решено зачислять в резервный фонд правительства.

О будущей бюджетной консолидации также было объявлено ранее — незащищенные федеральные расходы Минфин сокращает на 10%, военные — на 5%. Процесс пересмотра национальных целей и нацпроектов продолжается под руководством первого вице-преьера Андрея Белоусова. При этом, исходя из слов Антона Силуанова, к октябрю, когда эта работа будет закончена, не следует ожидать роста расходов по ним — вероятно, в Белом доме принято решение сохранить объем финансирования по нацпроектам, «перебрасывая» годовые ассигнования между более или менее приоритетными федеральными проектами. Кроме того, министр финансов сообщил, что правительство пропустит индексацию зарплат государственных служащих на 2021 год (кроме военных). Известно, что в 2020 году у Белого дома появились две дополнительные цели. Первая — это преференции IT-отрасли, стоящие порядка 140 млрд руб. Вторая — поддержка Белоруссии: из фонда ЕАЭС (Евразийский фонд стабилизации и развития) страна получит длинный (до десяти лет) кредит в \$500 млн, в качестве межгосударственного кредита РФ в рублевом эквиваленте — два кредита по \$500 млн в 2020 и 2021 годах.

По словам господина Силуанова, цели этих кредитов — поддержание платежного баланса Белоруссии, поддержка антикризисных и противоэпидемических расходов этой страны, гарантии обслуживания государством и госзаемщиками платежей в адрес РФ (то есть в последнем случае речь идет о рефинансировании долга).

Вместе с поддержкой российского малого бизнеса по соцвзносам стоимостью около 450 млрд руб. (ее, впрочем, можно и не считать антикризисной мерой, поскольку она долгосрочна) это довольно большие расходы в год сильнейшего шока.

При этом, подчеркнул в среду Антон Силуанов, с правительства никто не снимал необходимость финансировать расходы по бюджетному посланию Владимира Путина — они «стоят» около 1 трлн руб., в основном это социальные траты, которые были обозначены до пандемии COVID-19.

Только мерами бюджетного перераспределения и займами тем не менее полностью «закрыть» антикризисные расходы 2020–2021 годов не предполагается: одной из главных задач Минфина была консолидация доходов там, где рост эффективной налоговой нагрузки не является ужесточением бюджетной политики в целом.

Для обеспеченных домохозяйств это выразится в 2% дополнительной ставки НДФЛ с целевым расходованием сборов в детском здравоохранении.

Для немалой части населения это рост акцизов на табак на 20%, сочетаемый с намерением Белого дома в 2021 году ужесточить — через маркировку и усиление ответственности за незаконную торговлю — поступление на рынок табака по незаконным каналам. Наконец, фактическое откладывание реформы зарплат в госсекторе также ограничит потенциальный рост госрасходов.

Свою долю в расходах должны фактически оплатить госкомпании: планы Минфина по сбору дивидендов с них в 2021 году — 650 млрд руб. Это очень близко к сумме 2020-го, несмотря на обвал корпоративных прибылей. Впрочем, для компаний теперь важнее две другие составляющие «совокупного платежа», о которых стало известно лишь в сентябре. Это уже принятое решение о повышении НДС на неэнергетические сырьевые ресурсы, которые в РФ, по словам Антона Силуанова, «несправедливо» облагаются по ставкам ниже мировых, до уровня эффективной ставки порядка 4% и коррекция налоговой нагрузки в нефтяной отрасли. В последнем случае Белый дом намерен отменить часть льгот, в том числе экспортных, а также переводить часть проектов в режим НДС — в сумме допдоходы бюджета (и, соответственно, расходы компаний) составят десятки миллиардов рублей, впрочем, Минфин намерен использовать их в том числе как

возможность предоставления льгот компаниями по новым проектам (Таймыр, Приобское, нефтегазохимия).

Основная макроэкономическая задача Минфина — не допустить в ходе начинающейся бюджетной консолидации давления сокращающихся бюджетных расходов на рост ВВП — проектом бюджета, видимо, выполняется.

Вместе с идеей справедливости и необходимости солидарного участия в покрытии части расходов на борьбу с эпидемией и угрозой сильного экономического спада это было главным тезисом Антона Силуанова. Отметим, в этом смысле РФ в бюджетной политике в 2021 году будет необычным исключением среди крупных экономик, которые позволить себе в следующие годы даже минимально сбалансированную бюджетную политику вряд ли могут. С макроэкономической точки зрения главный результат Минфина и правительства в целом в 2020 году — это решение большинства вопросов, связанных с эпидемическим шоком, в том числе предотвращение большой безработицы и волны банкротств, ценой увеличения госдолга всего до 20% ВВП. Для страны, входящей в списки крупнейших пострадавших от пандемии, это результат, которого никто предполагать не мог, и разнообразная мелкая «доплата» в 2021 году за него не выглядит слишком тяжелой.

<https://www.kommersant.ru/doc/4493590>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.17.09; «РОСТЕХ» НА СОЗДАНИЕ ЛАЙНЕРА SUKHOI SUPERJET NEW ПОТРАТИТ 120 МЛРД РУБЛЕЙ; НОВЫЙ «СУПЕРДЖЕТ» ПОЛУЧИТ ИМПОРТОЗАМЕЩЕННЫЕ КОМПОНЕНТЫ И ДОЛЖЕН СТАТЬ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫМ

К 2023 г. Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) планирует создать самолет Sukhoi SuperJet New – это будет импортозамещенная версия ближнемагистрального Sukhoi SuperJet 100, единственного гражданского реактивного лайнера, созданного российским авиапромом. Разработка SSJ New обойдется в 120–130 млрд руб., рассказал человек, близкий к руководству госкорпорации «Ростех», и подтвердили два человека, близких к ОАК. В эту сумму входит и создание российского двигателя ПД-8, на котором будет летать SSJ New, уточняют два собеседника «Ведомостей». Нынешний SSJ100 летает на франко-российском двигателе Sam146.

ПД-8 разрабатывает Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК). ОАК и ОДК принадлежат «Ростеху». Бюджеты программы SSJ New сверстаны и распределены по годам, говорит один из собеседников. Примерно половина или даже чуть больше этой суммы уйдет на создание именно двигателя, добавляют два собеседника. Существенную часть этих инвестиций ОДК и особенно ОАК получают из бюджета, хотя обе компании вкладывают и собственные средства, добавляют они. Только ОАК получит на разработку SSJ New не менее 50 млрд руб., уточняют они.

SSJ100 создавался с начала 2000-х, в 2011 г. был сертифицирован и стал поступать в авиакомпания. До 2014 г. он преподносился как продукт глубокой международной интеграции отечественного авиапрома с глобальными поставщиками авиакомпонентов. Но после присоединения Крыма такой статус стал мешать. Западные авиакомпании охладевали к российскому лайнеру, а высокий уровень американских комплектующих, например, помешал ОАК поставить 40 SSJ100 иранским авиакомпаниям, сообщил производитель. Уровень импортных комплектующих SSJ100 составляет около 70%. В 2018 г. было принято решение заняться импортозамещением «Суперджета». Другая причина для импортозамещения: созданный специально для «Суперджета» двигатель Sam146 оказался крайне неудачным и очень быстро ломается, а французская Safran отказывается инвестировать в его доработку, так как самих самолетов производится очень мало и дополнительные инвестиции в двигатель не окупятся.

120–130 млрд руб. – огромная сумма, сопоставимая с разработкой абсолютно нового реактивного лайнера. Например, размер программы среднемагистрального самолета МС-21 составляет 450 млрд руб., говорил вице-премьер Юрий Борисов. Но около 200 млрд руб. из этой суммы намечено на финансовые инструменты поддержки продаж – субсидирование экспорта и лизинга, гарантию остаточной стоимости, рассказывали

источники в ОАК. То есть сама разработка МС-21 оценивалась в 250 млрд руб., правда, сумма должна расти, так как сертификация этого лайнера постоянно откладывается.

Но нужен ли вообще SSJ New и огромные затраты на него с учетом низкого спроса на самолет? Изначальный бизнес-план предполагал производство в течение 30 лет 1300 этих лайнеров, потом он был снижен до 830 шт., а в 2015 г. – до 595. Но даже этот заниженный план (предполагает поставки 30 судов в год) был выполнен только в 2017 г., позже поставки SSJ100 снова упали и в 2019 г. достигли рекордно низких значений.

SSJ New будет, по сути, новым, гораздо более эффективным самолетом, у него не только будут замещены на отечественные десятки систем и компонентов, но изменится также конструкция фюзеляжа, будет скорректирован центр тяжести, объясняет источник «Ведомостей» в ОАК. А двигатель ПД-8 предназначен не только для этого судна, но и для самолета-амфибии Бе-200, который пока летает на украинских моторах. Будут заменены на отечественные помимо двигателя, например, системы кондиционирования, торможения, электроснабжения, водоснабжения и удаления отходов, а также кислородная система экипажа, датчики утечки воздуха, сигнализатора обледенения и температуры воздуха, шасси, пассажирские кресла, маты теплозвукоизоляции и многое другое.

«В рамках проекта SSJ New разрабатываются российские системы и двигатель нового поколения – в дальнейшем современные системы и технологии получают применение в других новых проектах гражданского авиастроения России», – объясняет важность проекта представитель Минпромторга. Представители ОДК и ОАК от комментариев отказались.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/16/840203-rosteh-lainera>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА, АННА ИВУШКИНА; 2020.17.09; СНЯТЬ И ПОДЕЛИТЬ: ПРОГРАММУ НАЦПРОЕКТОВ ПЛАНИРУЮТ УРЕЗАТЬ НА 600 МЛРД; ПОД НОЖ В 2021–2022 ГОДАХ МОГУТ ПОПАСТЬ «ДЕМОГРАФИЯ» И «КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ»

Расходы на нацпроекты в следующие два года намерены сократить почти на 600 млрд рублей. Это следует из пояснительной записки к проекту бюджета на ближайшую трехлетку, с которой ознакомились «Известия». Исходя из документа, ощутимее остальных планируется урезать финансирование «Демографии», «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» и «Жилья и городской среды» — за 2021–2022 годы на 158, 144 и 80 млрд рублей соответственно. Сокращение изначально запланированных трат потребовалось для выделения средств на непредвиденные расходы — антикризисные меры и борьбу с коронавирусом, заявил 16 сентября глава Минфина Антон Силуанов. При этом сама по себе ребалансировка статей бюджета проблем с реализацией нацпроектов вызвать не должна, считают эксперты. По мнению экономистов, снизить эффективность этого процесса способно скорее продление сроков реализации поставленных задач.

Национальный секвестр

В официальной версии федерального бюджета на 2020–2022-й, утвержденной в марте, на нацпроекты в следующие два года планировалось потратить 5,4 трлн рублей. Этот вариант финансового плана был одобрен в преддверии пандемии, глобального закрытия границ и режима изоляции. В проекте нового бюджета — на следующую трехлетку — в 2021–2022 годах соответствующие расходы предлагается сократить до 4,8 трлн рублей. То есть более чем на 10%.

Судя по пояснительной записке к проекту, наиболее существенно планируется урезать такие нацпроекты, как «Демография» (с него снимут 158 млрд рублей), «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» (144 млрд), «Жилье и городская среда» (80 млрд), «Цифровая экономика» (60 млрд) и «Экология» (41 млрд).

Секвестр «Демографии» связан прежде всего с уточнением численности получателей маткапитала, то есть фактически с изменением прогноза рождаемости. Выдачи семьям с новорожденными в 2021–2022 годы будут снижены на 150 млрд, следует из документа.

«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» урежут главным образом за счет оптимизации затрат на строительство морских портов (на 54 млрд) и коммуникаций между центрами экономического роста (на 38 млрд).

По нацпроекту «Жилье и городская среда» расходы планируется снять в основном с программы сокращения непригодного жилья — 64 млрд рублей.

В «Цифровой экономике» снизят затраты на развитие информационной инфраструктуры (на 80 млрд) и цифровых технологий (52 млрд). Впрочем, по ряду других подпроектов этого направления расходы вырастут — например, на цифровизацию госуправления — на 85 млрд.

«Экологию» сократят за счет частичного отказа от финансирования проекта «Чистый воздух» (26 млрд).

Впрочем, частично снижение инвестиций в нацпроекты в следующие два года планируется возместить повышенными тратами в 2023-м. Тогда будет потрачено 2,8 трлн рублей, то есть на 300 млрд больше, чем планировалось изначально.

В общей сложности расходы казны в 2021–2022 годах, согласно проекту, снизятся на 227 млрд рублей. Расхождение с суммарной оптимизацией трат на нацпроекты объясняется повышением расходов по другим направлениям — нацплану восстановления экономики, поддержке граждан и обслуживанию госдолга.

Доходы бюджета в 2021–2022 годах упадут на 14% и 10% соответственно — до 18,8 и 20,6 трлн рублей. Дефицит, таким образом, составит 2,8 и 1,3 трлн.

Так называемые незащищенные расходы бюджета — не связанные с обязательствами перед населением — планируется оптимизировать примерно на 900 млрд рублей ежегодно, заявил 16 сентября Антон Силуанов. Такой шаг позволит найти средства на антикризисные меры, борьбу с коронавирусом, финансирование мероприятий из послания президента.

16 сентября правительство России одобрило проект федерального бюджета на 2021 год и плановый период 2022–2023 годов, сообщила вице-премьер Татьяна Голикова. Судя по всему, серьезных изменений этот документ не претерпел.

Расходы бюджета из-за пандемии COVID-19 частично покроет и повышение акцизов на табачную продукцию: сигареты подорожают в среднем на 20 рублей. Это, по мнению главы Минфина, принесет 70 млрд рублей в год. Порядка 60 млрд рублей будет приносить и появление так называемого НДФЛ для богатых — повышение налоговой ставки для обеспеченных граждан.

«Известия» направили запросы в **Минтранс**, Минэкономразвития, Минстрой, Минтруд, Минкомсвязи, Минздрав, Минобрнауки, Минпросвещения, Минкультуры, Минприроды, курирующие нацпроекты, с просьбой прокомментировать изменение финансирования.

В Минфине «Известиям» заявили, что по отношению к 2020 году в 2021-м и 2022-м запланирован рост расходов на национальные проекты на 2,5 и 20% соответственно. А все корректировки связаны с уточнением макропрогноза, численности получателей выплат и переносом сроков по ряду мероприятий.

В Минтрансе сообщили, что сокращение связано со сложной экономической ситуацией, вызванной в том числе пандемией. В Минтруде «Известиям» заявили, что окончательные параметры бюджета еще не утверждены. Однако все государственные обязательства по поддержке граждан будут выполнены в полном объеме, заверили там.

Изменение финансового обеспечения нацпроекта «Культура» обусловлено увеличением бюджетных ассигнований на новый результат федпроекта «Культурная среда», а именно на реконструкцию и капремонт детских школ искусств, сообщили «Известиям» в Минкульте. Увеличение произошло за счет перераспределения средств, предусмотренных ранее по государственной программе «Развитие образования», пояснили в ведомстве.

Безвредная экономия

Урезание бюджетов на нацпроекты было ожидаемым: в следующую трехлетку нас ждет тяжелая финансовая ситуация, поэтому неудивительно, что деньги забирают с менее приоритетных направлений, полагает директор Центра структурных исследований РАНХиГС Алексей Ведев. Впрочем, по его мнению, большого влияния на выполнение нацпроектов 600 млрд не окажут: ежегодно на них тратится около 3 трлн рублей.

Сокращение финансирования нацпроектов на ближайшие пару лет несет в себе меньшую угрозу для их эффективности по сравнению с продлением сроков реализации, добавил управляющий директор группы рейтингов органов власти агентства НКР Андрей Пискунов. Ранее дедлайн по ним уже был сдвинут до 2030 года, напомнил он.

— На 12-летнем горизонте техническая проработка нацпроектов, целеполагание, выставленные КРП и многие другие параметры могут просто потерять актуальность, — пояснил эксперт.

Когда нацпроекты только стартовали, никто не мог представить, что начнется пандемия, отметил директор Центра исследований региональных реформ РАНХиГС Александр Дерюгин. Сейчас на ее последствия надо срочно реагировать, поддерживая экономику и незащищенные социальные слои. Именно на антикризисные меры и будут направлены сэкономленные 600 млрд, подчеркнул эксперт. При этом от нацпроектов правительство не отказывается: все задачи в их рамках будут выполнены, но со сдвигом сроков «вправо». Конечно, такое промедление нельзя назвать позитивным фактором, однако в существующей ситуации это оправданная мера, резюмировал Александр Дерюгин.

Расходы федерального бюджета РФ на реализацию национальных проектов и комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры за первые восемь месяцев 2020 года исполнены на 48,4%, сообщила ранее Счетная палата. Лидер — «Здравоохранение». Средства по этому направлению освоены на 62,5% от плана. Хуже всего исполняется нацпроект «Цифровая экономика» — всего 18%.

Учитывая то, как исполняются нацпроекты, ребалансировка статей особых проблем не вызовет, уверен аналитик «Фридом Финанс» Валерий Емельянов.

— В 2019-м бюджет нацпроектов был освоен на 90%, и 150 млрд сэкономленных средств перенесли на 2020-й. По итогам этого года невостребованными окажутся еще около 200 млрд, предположил он.

Минфин, по его мнению, действует на опережение: откладывает долгосрочные проекты, а освободившиеся деньги направляет на более насущные статьи федерального бюджета. Например, на соцподдержку населения и бизнеса в период кризиса, пояснил Валерий Емельянов.

<https://iz.ru/1061580/dmitrii-grinkevich-ekaterina-vinogradova-anna-ivushkina/sniat-i-podelit-programmu-natcproektov-planiruiut-urezat-na-600-mlrd>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.17.09; НЕ ДОХОДЯ ДО КАССЫ: ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ ХОТЯТ ПЕРЕВЕСТИ В ИНТЕРНЕТ; УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУРЫ МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬ УВЕЛИЧЕНИЯ РАЗМЕРА СУБСИДИЙ

В России предложили организовать продажу авиабилетов для льготных категорий граждан через портал госуслуг. С инициативой выступило Общероссийское объединение пассажиров (ООП), направив письмо премьер-министру Михаилу Мишустину. Сегодня проездные документы продают только через кассы, из-за чего покупателям приходится простаивать в очередях до 20 часов, говорят в объединении. Но если разрешить реализацию билетов в онлайн, то их раскупят за считанные часы, отметили эксперты. А главное, по их словам, в случае внедрения продаж через интернет правительству придется увеличивать объемы субсидирования программ льготных перевозок.

Цифровизация для льготников

Субсидируемые авиаперевозки по спецтарифу в города Дальнего Востока, Крым и Калининград регламентируются постановлением правительства № 215 от 2018 года. Право на льготный полет имеют пенсионеры, дети, студенты до 23 лет, члены многодетных семей и инвалиды. Тариф ниже себестоимости перевозки рассчитывается и устанавливается **Росавиацией** для каждого маршрута до начала года. По итогам выполнения полетов авиакомпания предоставляют в **Росавиацию** информацию о выполненных перевозках и получают бюджетные субсидии на покрытие расходов.

Аэропорт, кассы

Чтобы приобрести такие билеты, граждане должны добраться до касс — возможности купить проездные документы через интернет сегодня нет. Из-за ограниченного количества таких билетов пассажирам приходится отстаивать в очередях многие часы.

В связи с этим ООП обратилось в кабмин с предложением организовать продажи субсидируемых авиабилетов через портал госуслуг. Письмо направлено на имя председателя правительства Михаила Мишустина 16 сентября, «Известия» с ним ознакомились.

«Сейчас граждане добираются до касс из своих населенных пунктов, выстаивают в очередях до 20 часов, чтобы приобрести заветный билет. Данный процесс расходования бюджетных средств стоит оптимизировать для комфорта жителей», — говорится в письме.

В **пресс-службах** правительства и Минцифры «Известиям» сказали, что обращение ООП к ним пока не поступало. И выразили готовность рассмотреть его в установленном порядке.

В Минтрансе «Известиям» сообщили, что прорабатывают вопрос подтверждения принадлежности пассажира к льготной категории при бронировании авиаперевозки с использованием Единой государственной информационной системы социального обеспечения (ЕГИССО). Аналогичный проект с применением ЕГИССО уже реализуется для продажи ж/д билетов льготным категориям граждан. После завершения «пилота» будет рассмотрен вопрос расширения применяемых методов на другие виды транспорта.

Запретный рейс сладок: спрос на закрытые направления растет

В РЖД сказали «Известиям», что также ведут работу по интеграции своих систем с «Федеральным реестром инвалидов» (оператором является Пенсионный фонд России) и информационными системами, содержащими сведения о льготниках в пригородном сообщении. Она должна завершиться до конца года. Сегодня электронные билеты могут приобретать только инвалиды, передвигающиеся в кресле-коляске и зарегистрированные в Центре содействия мобильности РЖД. Пассажиры из числа инвалидов других категорий могут оформить проездные документы на специализированные места только в билетной кассе.

— Правительство поддержало инициативу РЖД и **Минтранса** по интеграции информационных систем. Правовые основания подключения внесены постановлением правительства № 1294. Маломобильные пассажиры смогут покупать билеты на специализированные места онлайн без необходимости посещать кассу, — сказали в **пресс-службе РЖД**.

В компании добавили, что проверка правовых оснований покупки билета будет проводиться автоматически, для оформления документов нужно будет ввести номер паспорта и СНИЛС.

Интеграция информационных систем компании с «Федеральным реестром инвалидов» позволит осуществлять идентификацию пассажира с использованием единой системы идентификации и аутентификации (ЕСИА). В перспективе граждане смогут оформлять электронные железнодорожные билеты через Единый портал госуслуг.

В ПФР «Известиям» сказали, что на днях завершился пилотный проект, в рамках которого тестировалась технология. Его итоги будут подведены к концу месяца, но уже сегодня понятно, что цифровая платформа фонда полностью готова подтверждать перевозчикам принадлежность пассажиров к категории льготных.

Собеседник «Известий», знакомый с обсуждением инициативы в госструктурах, утверждает, что в правительстве хотят протестировать онлайн-продажи на РЖД, после чего будет приниматься решение о внедрении механизма для авиакомпаний.

Тариф дальневосточный

В 2020 году в программе субсидируемых авиаперевозок участвуют авиакомпании «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии», UTair, «Якутия», «Северный ветер», «Икар», «Азимут», Smartavia, Nord Star, «Ираэро» и «Алроса». Полеты по самым востребованным маршрутам — из Москвы в Хабаровск, Владивосток, Якутск, Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский — выполняет «Аэрофлот». В авиакомпании на запрос «Известий» не ответили.

В S7 рассказали, что организовали техническую возможность для приобретения билетов онлайн для части льготных категорий граждан.

— Российские граждане в возрасте до 22 лет включительно и граждане пенсионного и предпенсионного возраста (женщины старше 55 лет и мужчины старше 60 лет) могут приобрести авиабилеты по льготным тарифам на сайте компании, указав номер документа и дату рождения. Исключения составляют инвалиды и многодетные семьи, которым для подтверждения субсидии необходимо предоставить дополнительные документы в соответствии с требованиями в их регионе, — сообщили в S7.

В Smartavia также организовали продажу для «возрастных» категорий льготников через свой сайт. В компании считают, что продажи льготных билетов онлайн не представляют особой сложности, но технические проблемы могут возникнуть у компаний, работающих с иностранными системами бронирования.

Впрочем, в «Ираэро», напротив, уверены, что технически решить сегодня эту инициативу почти нереально: существует перечень документов, которые необходимо предъявить в подлинном или нотариально заверенном виде для приобретения льготного билета. Доля таких продаж у перевозчика не составляет и 1% от годового объема, поэтому острой необходимости в нововведении в «Ираэро» не видят. Хотя отмечают, что для самих льготников это бы упростило процедуру.

— Если данная мера будет реализована на единой платформе госуслуг, мы примем все меры, чтобы интегрировать ее в нашу систему продаж, — отметили в компании.

Быть проще

Нерешенной и самой важной остается также проблема хронической нехватки бюджетных средств, направляемых на программу. Вплоть до 2020 года «Аэрофлот» распродал все льготные билеты в течение считанных недель с открытия продаж в начале года. В этом году, вероятно, из-за пандемии и низкого спроса на перевозки компания закрыла последние продажи билетов в начале августа.

В 2019 году на программу субсидирования перевозок льготных категорий граждан изначально было направлено 2,9 млрд рублей. В течение года из резервного фонда правительства программа была доинвестирована до рекордных 8,1 млрд рублей. **В Минтрансе «Известиям» рассказали, что в 2020 году объем субсидий на реализацию постановления № 215 составил 5,8 млрд рублей. В рамках подготовки проекта федерального бюджета на 2021 год министерство предложило сохранить аналогичный объем субсидирования.**

По словам генерального директора Infomost Бориса Рыбака, любое упрощение процедур получения льготных авиабилетов потребует увеличения объема субсидий на покрытие растущего спроса на полеты.

Интеграция информационных систем РЖД и авиакомпаний с системами учета льгот позволит существенно упростить и ускорить покупку билетов, снизит случаи мошенничества, минимизирует бумажный документооборот, говорит главный редактор аналитического центра TAdviser Александр Левашов.

<https://iz.ru/1061577/german-kostrinskii/ne-dokhodia-do-kassy-prodazhu-lygotnykh-biletov-khotiat-perevesti-v-internet>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.17.09; ЛЕДОКОЛЫ ВЫБИЛИСЬ ИЗ ГРАФИКА; ПРОГРАММА ОБНОВЛЕНИЯ ФЛОТА ПЕРЕСМОТРЕНА

Как стало известно “Ъ”, масштабная программа по обновлению флота неатомных ледоколов стоимостью более 50 млрд руб. будет выполнена к 2024 году лишь частично. Из девяти ледоколов сдадут лишь четыре, а по остальным сроки сдвинутся вплоть до 2028 года, следует из обновленной редакции **Комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ)**. Стоимость программы вырастет до 72 млрд руб. Причина изменений — ослабление рубля, нехватка бюджетных средств и стапельных мест.

ФГУП «Росморпорт» должно получить к 2024 году лишь четыре ледокола, а не девять, как предполагалось ранее в КПМИ. Как следует из обновленного паспорта проекта «Развитие морских портов», входящего в КПМИ (копия версии от 11 сентября есть у “Ъ”),

срок сдачи еще шести судов продлен до 2030 года, а сама программа обновления ледокольного флота подорожала на 37%, до 72 млрд руб.

Учитывая срыв сроков и нехватку финансирования, «Росморпорт» стремится прежде всего ускорить сдачу крупных линейных ледоколов.

Наиболее понятная ситуация с ледоколом на 18 МВт для Дальневосточного бассейна, который строит «Пелла» за 7,5 млрд руб. (см. “Ъ” от 6 сентября 2019 года). Он должен быть сдан к сентябрю 2024 года, увеличение стоимости не обсуждается. Конкурс на второй ЛК-18 для Северо-Западного бассейна так и не состоялся — из-за низкой цены в 7,3 млрд руб. на него не пришло ни одного участника (см. «Ъ-СПб» от 2 апреля). В обновленном КПМИ говорится, что подготовлено предложение увеличить предельную стоимость до 8 млрд руб. с авансом не менее 50%. Ледокол должен быть построен до 2024 года. Конкурс на его строительство планируется в октябре—ноябре, уточнили “Ъ” в «Росморпорте».

Еще два ледокола 12–14 МВт для Архангельского и Балтийского бассейнов общей стоимостью 16 млрд руб. (ранее 13 млрд руб.), которые должны работать на дизтопливе и СПГ, рискуют выйти за рамки 2024 года. В КПМИ указано, что только «Пелла» согласилась строить два судна за 17,9 млрд руб., но «Росморпорт» считает такую цену «завышенной». «Мы поддерживаем политику по импортозамещению, но в силу объективных обстоятельств значительная часть оборудования импортного происхождения и не имеет отечественных аналогов, потому что значительное влияние на планы по строительству судов оказывает волатильность международных финансовых рынков», — говорят во ФГУПе. В КПМИ предусмотрено завершение строительства этих ледоколов до конца 2024 года, и «выдержать данный срок возможно только в случае скорейшего начала строительства судов», добавляют в «Росморпорте».

Менее мощные ледоколы получили низкий приоритет в программе, и их ввод точно будет отложен.

Так, два портовых ледокола на 6–8 МВт стоимостью 14,6 млрд руб. теперь планируется сдать в 2028 году. Неясна ситуация с четырьмя мелкосидящими ледоколами на 6,4 МВт совокупной стоимостью 19 млрд руб., которые первоначально должна была строить дальневосточная верфь «Звезда». Контракт на первый ледокол с опционом еще на три был заключен еще в мае 2018 года, тогда речь шла о том, что он будет сдан до конца 2021 года. В новой редакции КПМИ говорится, что сдача первых двух ледоколов на «Звезде» перенесена на 2025 год, еще двух — на 2028 год, причем верфь уже не указана. Общая стоимость четырех судов выросла до 25,9 млрд руб. На «Звезде» тему не комментировали. В «Росморпорте» пояснили “Ъ”, что сроки строительства мелкосидящих ледоколов обусловлены отсутствием стапельных мест в силу высокой загрузки «Звезды», а рост стоимости — увеличением цен на импортную часть заказа.

На Севморпуть выйдут раньше срока

В Минтрансе сообщили “Ъ”, что в ближайшее время изменения в паспортах проектов «Морские порты РФ» и «Севморпуть» вынесут на рассмотрение проектного комитета КПМИ.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что ранее названные цены придется пересматривать, учитывая высокие риски ослабления рубля в будущем. Найти поставщика, который будет готов взять на себя эти риски, будет крайне сложно, полагает эксперт. Сдвиг сроков «вправо» по ряду проектов не должен привести к глобальной катастрофе, говорит господин Бурмистров, если уточненные сроки сдачи судов будут выполнены.

<https://www.kommersant.ru/doc/4493602>

КОММЕРСАНТЪ; МАКСИМ СОКОЛОВ; 2020.17.09; НА НОВОЙ ВЫСОТЕ; АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСК ПРОДОЛЖАЕТ РЕАЛИЗАЦИЮ ОСНОВНЫХ ИНВЕСТПРОЕКТОВ

Красноярский аэропорт в этом году отмечает 40-летие – за этот период воздушная гавань, претерпев множество изменений, превратилась в один из ключевых транспортных узлов страны. Сегодня Красноярск занимает второе место в Сибири по объему

пассажиropотока, входит в топ-10 по грузообороту и продолжает развитие сразу нескольких инвестпроектoв, которые в перспективе позволят создать в Сибири международный транспортно-логистический, производственный и пассажирский хаб. Пандемия COVID-19 и сопутствующий кризис авиаперевозок, безусловно, внесли коррективы, однако не затормозили амбициозную программу развития предприятия.

Стресс-сценарий

В первом полугодии текущего года из-за ограничений, связанных с коронавирусом, пассажиропоток в аэропорту Красноярска снизился на 42 %, однако уже в июле был зафиксирован пятикратный по сравнению с апрелем рост. В августе в сегменте внутрироссийских перевозок предприятие показало превышение уровня прошлогоднего пассажиропотока.

В апреле аэропорт предложил авиакомпаниям маркетинговую программу для поддержки в условиях неблагоприятной конъюнктуры рынка. **Генеральный директор ООО «Аэропорт Емельяново» Андрей Метцлер** отмечает, что менеджмент рассматривал этот шаг не как потери, а как инвестиции: беспрецедентная поддержка перевозчиков позволила удержать пассажиропоток на 10% выше в сравнении со средними показателями по отрасли. Кроме того, это позволило восстановить и даже включить новые направления в межрегиональную маршрутную сеть перевозок, хотя и уменьшив частоту рейсов.

– На сегодня программа завершена, так как ситуация стабилизировалась. Я оцениваю ее результаты положительно – это не просто реверанс в сторону перевозчиков, а взвешенное стратегическое решение. Я уверен, через определенное время авиакомпании увеличат объемы и в перспективе аэропорт заработает.

Эксперты для отрасли в целом рисуют не самый оптимистичный сценарий – IATA (Международная ассоциация воздушного транспорта) прогнозирует, что мировой пассажиропоток вернется к уровню 2019 года не ранее чем в 2024 году. Отметим, в большинстве российских аэропортов в апреле количество перевозимых пассажиров снизилось на 98 % – львиная доля предприятий ожидаемо закончит год с убытками. Андрей Владимирович Метцлер не скрывает, что прогнозный объем годовой выручки ниже запланированной ранее на 31 %, однако благодаря серьезному наполнению грузовой программы руководитель намерен выйти к декабрю с прибылью.

А. В. Метцлер рассказывает, что в самом начале пандемии и введения ограничений аэропорт провел серьезную работу по снижению убытков и издержек:

– Программа оптимизации инвестиционных и операционных затрат, а также стресс-сценарий работы аэропорта в период кризиса, которые мы разработали, позволили сохранить финансовый результат на уровне плановых показателей в первом полугодии 2020 года.

В то же время предприятию удалось не останавливать ключевые инвестиционные проекты. В частности, речь о существенной модернизации инфраструктуры аэропорта. В данный момент идут активные работы по реконструкции магистральной рулежной дорожки и перрона. Новая дорожка позволит увеличить количество взлетов-посадок с 12 до 24 в час. Это даст аэропорту возможность предлагать перевозчикам больше временных слотов в пиковые часы, а также снять ограничения по наполняемости порта на ближайшие семь-десять лет. Отметим, что общая стоимость работ составляет около 1,9 млрд руб. – первые транши уже выделены из федерального бюджета, сейчас ведутся активные работы. Напомним, что этот проект является составной частью международного транспортно-логистического хаба, который планируется создать в ближайшей перспективе.

Также в международном аэропорту Красноярск приступили к строительству переходной галереи между первым терминалом и деловым центром. Новая конструкция на уровне второго этажа позволит создать более комфортные условия для пассажиров и оптимизировать технологическую логистику. В галерее площадью 466,5 кв. м будут созданы все условия для передвижения пассажиров с ограниченными физическими возможностями. В переходе установят тактильные предупреждающие указатели, часть поверхностей окрасят в контрастные цвета. Размеры помещения, переходы и пандусы спроектированы таким образом, чтобы беспрепятственно передвигаться и маневрировать на креслах-каталках в обе стороны.

Стоит отметить, что комфорту и безопасности пассажиров в аэропорту уделяется первостепенное значение. Так, в конце июля в пассажирском терминале на входе был установлен первый универсальный дезинфицирующий коридор, который позволяет проводить обработку до 360 человек в час: процедура занимает всего 10–12 секунд и уничтожает до 99 % вирусов и бактерий. В целом предприятие реализует концепцию «Стерильный аэропорт»: везде нанесена разметка для соблюдения социальной дистанции, установлены санитайзеры, проводится регулярная обработка дезинфицирующими средствами и не только.

Загрузка будущего

В данный момент активно ведутся работы по проектированию грузового терминала в аэропорту Красноярск: все необходимые изыскания завершены, на подходе получение необходимой технологической документации, после чего наступит этап реализации. Андрей Метцлер отмечает, что первоначально планировавшиеся сроки сдачи объекта в четвертом квартале 2020 года придется сдвинуть на первый квартал будущего года:

– Мы столкнулись с новыми запросами времени – при проектировании необходимо учесть все нюансы, связанные с дальнейшей реализацией проекта «Стерильный аэропорт». Это не менее важно в грузовом терминале.

Планируется, что новый терминал позволит обрабатывать до 50 тысяч тонн грузов в год. Отметим, что уже в первом полугодии 2020 года Красноярск поставил рекорд по обслуживанию грузовых авиакомпаний. Во многом увеличению способствовал рост объемов медицинских грузов, связанных с пандемией. В данный момент количество грузовых рейсов сократилось, однако остается на высоком уровне. Так, по итогам семи месяцев текущего года по количеству вылетов грузовых бортов аэропорт перевыполняет годовой план в два раза. Кроме того, в августе авиакомпания AirBridgeCargo (входит в структуру компаний «Волга-Днепр») выполняла все рейсы из Гонконга через Красноярск – математическая многофакторная модель подтвердила целесообразность такого решения. А. В. Метцлер подчеркивает, что грузовое направление является стратегическим для предприятия и сотрудничество с группой компаний «Волга-Днепр» обещает быть плодотворным и долгим:

– Группа компаний «Волга-Днепр» является стратегическим партнером аэропорта в части развития грузовых перевозок, мы являемся одним из опорных хабов для перевозчика при перелетах между Европой и Азией, и наличие собственного современного грузового терминала позволит еще более расширить маршрутную сеть и увеличить объемы перевозимых грузов. Наше сотрудничество по большей части перекликается со стратегией создания транспортно-логистического центра на базе аэропортов Красноярск и Черемшанка.

По словам генерального директора международного аэропорта Красноярск, транспортная группа FESCO также выказывает интерес к проекту строительства в Красноярске складов класса А. Недавно с компанией состоялись переговоры. Дело в том, что в целом по России и в Красноярском крае в частности катастрофически не хватает такой инфраструктуры, которая бы обеспечивала наличие паллетных штабелеров, программного обеспечения и температурного режима для хранения фармацевтических грузов. Ожидается, что перегрузочный пункт в Красноярске не будет уступать подобным центрам во Франкфурте, Шардже, Нидерландах, Гонконге, Шанхае и сможет обрабатывать около 800 тысяч тонн в год.

Отметим, что создание крупного транспортно-логистического хаба в аэропорту Красноярск не ограничивается сугубо инфраструктурными преобразованиями. Одно из ключевых направлений сотрудничества с группой компаний «Волга-Днепр» – это организация центра компетенций на базе аэропорта. К проекту подключены министерство образования Красноярского края, вузы региона, КИП «Енисейская Сибирь».

– Мы создаем не просто учебный центр для подготовки пилотов или специалистов по обслуживанию судов и грузов, но научный оплот отрасли. Соответствующая база в аэропорту есть: деловой центр с аудиториями, которые оснащены всем необходимым и могут трансформироваться под различные задачи и нужды, учебные классы на производственных службах, гостиница, ангарный комплекс. Официально центр будет презентован в ближайшее время, хотя уже сегодня мы обучаем персонал по

сертифицированным программам. Подчеркну, что центр создается не только под нужды исключительно нашего предприятия. Хотя, безусловно, мы будем готовить специалистов для развития собственного персонала, который будет работать на важнейших проектах – «Стерильный аэропорт», грузовой хаб, региональная грузовая авиакомпания, центр лесопожарной безопасности, создание особой экономической зоны в Емельяновском районе и многих других. Но мы также понимаем, что можем оказывать услуги и другим авиакомпаниям, аэропортам. Заинтересованность игроков рынка мы видим, – рассказывает А. В. Метцлер.

Руководство аэропорта постоянно ведет переговоры с серьезным пулом пассажирских и грузовых перевозчиков. Генеральный директор аэропорта Красноярск отмечает, что в ближайшее время свои маршруты через Красноярск будут прокладывать еще две зарубежные авиакомпании, обладающие серьезным воздушным флотом, включающим в числе прочего Boeing-777. Менеджмент не скрывает, что нацелен прежде всего на иностранных авиаперевозчиков, так как большинство российских грузовых авиакомпаний и без того присутствуют в Красноярске.

Также стоит учесть, что аэропорт Красноярск еще в 2018 году выбран компанией «Аэрофлот» в качестве регионального авиахаба. Планировалось, что пассажиропоток в рамках этого проекта в этом году составит более миллиона человек при общем пассажиропотоке порта в 2,6 млн человек.

Пассажиропоток авиакомпаний группы в рамках красноярского хаба в 2020 году, как ожидалось, составит более 1 млн человек – при общем пассажиропотоке аэропорта в 2019 году в 2,6 млн человек. Пандемия COVID-19 помешала начать полеты в конце марта, как это планировалось, этого года. В данный момент старт полетной программы перенесен на 2021 год. В Красноярск борты «Аэрофлота» сегодня летают только из Шереметьево, а входящие в группу авиаперевозчика «Победа», «Россия» и «Аврора» – из Внуково, Петербурга и Хабаровска.

Андрей Владимирович Метцлер подчеркивает, что мировой кризис не изменил генеральную линию компании, однако акцент сейчас будет делаться на региональных перевозках. Ранее «Аэрофлот» заявил об открытии регулярных рейсов из Красноярска по 12 направлениям.

– Мы настаивали на том, чтобы сроки открытия хаба в Красноярске не переносились. Это позволило бы им сохранить лидерство по пассажиропотоку, которое сегодня ушло к компании S7. У «Аэрофлота» домашний аэропорт – это исключительно Шереметьево. А ведь именно регионы первыми закрылись от Москвы. Если бы у них был Красноярск, все могло быть иначе – рейсы между регионами помогли бы сохранить уровень пассажиропотока.

Каковы следующие шаги «Аэрофлота», пока судить сложно, так как это зависит от многих факторов. А. В. Метцлер отметил, что в данный момент вопрос присутствия других компаний в аэропорту обсуждается с менеджментом «Аэрофлота». Речь, в частности, может идти о лоукостере «Победа». Перевозчик намерен довести годовой пассажиропоток этой компании до 55–65 млн человек, что без базового аэропорта в регионах сделать практически невозможно.

По словам Андрея Метцлера, с момента подписания соглашения Красноярск проделал очень большую работу и сегодня на сто процентов готов к встрече базовой авиакомпании самого высокого уровня: подготовка персонала, уровень оказываемого наземного сервиса, авиационной безопасности, наличие современного парка автоспецтранспорта соответствуют всем мировым стандартам.

Младший брат

В феврале красноярский аэропорт получил в оперативное управление аэропорт Черемшанка, расположенный в непосредственной близости, для реализации проекта по созданию международного транспортно-логистического хаба.

Программа развития авиационного узла на базе двух аэропортов позволит серьезно развиваться каждому из них и выйти на следующий уровень консолидации

Генеральный директор международного аэропорта Красноярск отмечает, что слияние двух аэропортов логично и органично:

– Сама модель соседства двух аэропортов в непосредственной близости друг от друга не очень эффективна и считается чем-то из ряда вон выходящим. Опыт всех крупных авиаузлов – Новосибирска, Екатеринбурга, Москвы – говорит, что везде идет объединение. Везде работает единый аэропортовый оператор, действует единый аэропорт. Отметим, что такая модель особенно эффективна именно в Красноярском крае: географическая близость двух объектов позволяет совместить инфраструктуру, связав все плоскостные сооружения, и обеспечить единую систему обслуживания пассажиров.

С февраля проведен аудит текущей деятельности аэропортов Черемшанка, Игарка и Богучаны, которые входят в структуру АО «Красавиапорт» под управлением ООО «Аэропорт Емельяново». По его итогам сформирована комплексная долгосрочная программа развития.

А. В. Метцлер считает, что в первую очередь необходимо провести серьезную работу по повышению безопасности полетов, авиационной безопасности в целом и повысить уровень обслуживания пассажиров:

– Ранее при перекрестном финансировании предыдущее правительство акцентировало внимание на поддержании возможностей полетов авиакомпании «Красавиа». По итогу аэропорт недополучал средства. С момента ввода аэропорта в эксплуатацию еще ни разу не было ремонта ни взлетно-посадочной полосы, ни перрона.

По словам Андрея Метцлера, в программе развития Черемшанки лежат лучшие практики, которые уже опробованы в аэропорту Красноярск. Кроме того, рассматриваются варианты дальнейшего расширения региональной сетки авиаперевозок, модернизации парка спецтранспорта. Безусловно, в приоритете расширение набора, повышение качества предоставления услуг как для авиакомпаний, так и для пассажиров.

– Сегодня мы сформировали программу развития авиационного узла на базе двух аэропортов, которая не только позволяет избежать закрытия Черемшанки, но и серьезно развиваться двум аэропортам, выйти на следующий уровень консолидации, – рассказал директор аэропорта Красноярск.

Красноярскому краю и аэропортам повезло в географическом плане, и размещение транспортно-логистического хаба именно здесь выгодно по многим параметрам. Красноярск является центром Евразии и с точки зрения транзитных авиаперевозок находится на перекрестке крупнейших авиационных коридоров из Азии в Северную Америку и из Азии в Европу. Также значительные мировые торговые потоки пролегают через Россию, часть из которых над Красноярском.

– Я уверен, что появление данного проекта создаст благоприятную для региона среду за счет дает синергетического эффекта с существующими производствами края. Аэропорт, соответствующий высоким мировым стандартам, с развитой инфраструктурой, уже сегодня входящий в топ-10 аэропортов России по грузообороту, – это ядро проекта. Сам город Красноярск расположен на пути следования Транссибирской магистрали и является частью международного транспортного коридора, напрямую связывающего восточную и западную части Евразийского континента.

Международный аэропорт Красноярск имени Д. А. Хворостовского (первоначальное название – Емельяново) введен в эксплуатацию 25 октября 1980 года. В 1993 году получил статус международного. В 2016 году вошел в перечень аэропортов федерального значения. В 2017 году, после двух лет строительства, открыт новый пассажирский терминал. В ноябре 2018 года побит исторический рекорд по пассажиропотоку – 2,5 млн человек. В марте 2019 года подписан трехсторонний договор с краевыми властями и компанией «Аэрофлот» о создании авиахаба. В 2020 году аэропорт Красноярск занял второе место в рейтинге самых удобных аэропортов России по версии Forbes.

<https://www.kommersant.ru/doc/4492720>

РБК; ЮЛИЯ СТАРОСТИНА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.17.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВОЗЬМЕТ ДЕНЬГИ НА ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ЭМИССИЮ «АЭРОФЛОТА» ИЗ ФНБ

Правительство решило потратить деньги на докапитализацию «Аэрофлота» из ФНБ. Ранее совет директоров авиакомпании одобрил выпуск 1,7 млрд акций, такой пакет стоит более 140 млрд руб. на бирже

Правительство, чтобы докапитализировать «Аэрофлот» за счет дополнительной эмиссии акций, намерено использовать средства из Фонда национального благосостояния (ФНБ). Об этом журналистам сообщил министр финансов Антон Силуанов, передает корреспондент РБК.

Власти одобрили эмиссию акций «Аэрофлота» при условии, что контроль в компании останется у государства, 28 июля. Сейчас держатель пакета — Росимущество, у него 51,17%. Еще 3,5% «Аэрофлота» — у госкорпорации «Ростех», 5,1% принадлежит физлицам, 0,1% — менеджменту компании, еще 4,3% — казначейский пакет, 35,7% — у институциональных инвесторов.

«Мы планируем сохранить свою долю как минимум на том уровне, который у нас есть. Планируем в первую очередь посмотреть, как рынок отреагирует на допэмиссию, насколько будут готовы инвесторы участвовать в этой допэмиссии, и, соответственно, тоже разместим необходимый объем нашего ресурса», — поделился планами Силуанов.

О том, что правительство планирует докапитализировать пострадавший в кризис «Аэрофлот», проведя дополнительную эмиссию акций, сообщило агентство Reuters. По его данным, перевозчик готовился произвести эмиссию на сумму около 80 млрд руб. Государство, как сообщало агентство, может купить акции на 50 млрд руб., а остальные — ВТБ и Российский фонд прямых инвестиций — в равных пропорциях. На фоне сообщений о возможной эмиссии акции «Аэрофлота» 17 июня упали на 5,13%, до 85 руб. 15 сентября совет директоров авиакомпании одобрил размещение 1,7 млрд акций. 16 сентября такой пакет на Московской бирже стоит 140,6 млрд руб., капитализация «Аэрофлота» составляет 91 млрд руб.

В августе стало известно, что в первом полугодии группа «Аэрофлот» нарастила чистый убыток в 6,6 раза, до 58,3 млрд руб. Второй квартал компания завершила с убытком в 35,8 млрд. У одноименной авиакомпании «Аэрофлот», на которую приходится 42% российского авиарынка по количеству перевезенных пассажиров, убыток от продаж в январе—июне 2020 года составил 70,33 млрд руб.

Отрасль столкнулась с колоссальными убытками после приостановки международного авиасообщения в конце марта. По оценкам экспертов, потери составили более 120 млрд руб. в первом полугодии.

На поддержку авиакомпаний правительство выделило 23,4 млрд руб., чтобы компенсировать падение перевозок вплоть до июля. Выплата компенсаций производилась с учетом того, сколько каждая авиакомпания потеряла пассажиров по сравнению с прошлым годом. Заявки на выплаты, согласно правилам, нужно было подавать ежемесячно. Но «Аэрофлот» единственный получил все выплаты сразу — 7,89 млрд руб.

Причины в Росавиации и Минтрансе не назвали.

<https://www.rbc.ru/business/16/09/2020/5f62318c9a794785265f4cab>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА АЛПАТОВА; 2020.16.09; БОЛЬШИМИ ГЛАЗАМИ; ДЛЯ БЕСПИЛОТНИКОВ РАЗРАБОТАЮТ КОМПЬЮТЕРНОЕ ЗРЕНИЕ

К концу 2020 года у беспилотного транспорта должно появиться компьютерное зрение. **Минтранс** объявил тендер на разработку технологии, которая позволит считывать и корректно трактовать поступающие в беспилотник данные. Сумма проекта - 50 млн рублей.

Разработка будет проводиться в рамках нацпрограммы "Цифровая экономика". В одноименной организации уточнили, что тендер касается только железнодорожного транспорта. Будет разработан виртуальный полигон (симулятор), который будет имитировать различные условия на дороге, чтобы проверить, насколько корректно

виртуальный машинист трактует поступающие сигналы. Это будет касаться и появления на железнодорожном полотне людей, и погодных условий, и даже попыток проникновения сторонних лиц в систему управления транспортом. Согласно тендерной документации, испытания завершатся к середине декабря.

Разработка компьютерного зрения - только часть комплексной работы, рассказали в пресс-службе РЖД. Беспилотные поезда должны иметь системы дистанционного управления с искусственным интеллектом, защищенными каналами связи и высокоточным позиционированием. Сейчас РЖД с партнерами и регуляторами тестируют беспилотный транспорт. Первый такой поезд был запущен год назад.

<https://rg.ru/2020/09/16/dlia-bespilotnikov-razrabotaiut-kompiuternoe-zrenie.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.17.09; ПОЛЕТЯТ НАЛЕГКЕ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ОБНУЛИТЬ НДС НА ВСЕ ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

Минтранс направил первому вице-премьеру Андрею Белоусову обращение с предложением обнулить налог на добавленную стоимость (НДС) на все внутренние авиаперевозки вплоть до 2024 года включительно.

Об этом говорится в письме министерства в адрес Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Сейчас нулевой НДС действует только для межрегиональных перелетов в обход Москвы и на всех перелетах в Крым, Калининград и регионы Дальнего Востока.

Обсуждение льготного налогообложения инициировали в АЭВТ. Со своими предложениями ассоциация обратилась в **минтранс**. Базовая просьба АЭВТ - хотя бы сохранить ставку НДС в размере 10% на следующий год. Если с 1 января 2021 года налог вырастет до 20%, как это сейчас предусмотрено Налоговым кодексом, поднимутся цены и на авиабилеты, предупреждают в ассоциации. "Льготная ставка НДС в размере 10% на внутрироссийские авиаперевозки оказывает положительное влияние на доступность воздушных перевозок для населения и развитие отрасли. В условиях высоких цен на авиационный керосин, аэропортовое обслуживание и многомиллиардных операционных убытков российских авиакомпаний данная поддержка является особенно важной", - говорится в письме АЭВТ.

В ответном письме **минтранс** сообщил, что сохранение ставки НДС в 10% не поддержал минфин. В минфине на просьбу "РГ" обосновать такую позицию не ответили.

Как считают эксперты, в итоге скорее будет продлен режим НДС в размере 10%, а обнуление налога отклонено.

Введение сниженного до 10% НДС на внутренних авиарейсах должно было повысить доступность авиаперевозок и стимулировать их рост. Эта мера затрагивает рейсы из регионов России в аэропорты Москвы. В прошлом году, по данным АЭВТ, 55% всех пассажиров на внутренних рейсах, вылетавших из региональных аэропортов, направлялись в аэропорты Московского авиаузла.

Введение льготного налога в принципе оправдало себя, так как за последние годы число пассажиров на внутренних рейсах росло, говорит замдиректора Института инженерной экономики и гуманитарных наук Даниил Квон. Но сейчас смысл меры поменялся. Авиакомпании остались без международных перевозок. Чтобы хоть как-то остаться на плаву, им нужны любые варианты поддержки, отмечает эксперт. Предложение об обнулении НДС специально было высказано авиаторами как альтернатива, чтобы затем в ходе обсуждения можно было выйти на некий компромисс в виде сниженного налога, добавляет он.

"Доводы **минтранса** весомые и ненадуманые", - согласен глава аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. Льготный НДС позволит авиакомпаниям не повышать цены на билеты и несколько улучшить свое финансовое положение, говорит он. Альтернативой станут неизбежные банкротства авиакомпаний и рост цен на билеты. В итоге придется расширять субсидирование авиаперевозок, иначе не будут выполнены показатели по приросту мобильности населения, отмечает он.

<https://rg.ru/2020/09/16/mintrans-predlozhit-obnulit-nds-na-vse-vnutrennie-aviaperevozki.html>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.17.09; ГРАНТЫ ЗА ИДЕЮ; ОТРАСЛЕВЫЕ ВУЗЫ ПОЛУЧИЛИ ФИНАНСОВУЮ ПОДДЕРЖКУ ОАО "РЖД"

На прошлой неделе были подведены итоги конкурса на лучший проект по развитию отраслевого образования среди преподавателей железнодорожных вузов. Гранты ОАО "РЖД" на реализацию своих инициатив получили четыре университетских коллектива.

Грантовый конкурс на лучший проект по развитию отраслевого образования в компании прошел впервые. Он предусмотрен пятилетней программой взаимодействия ОАО "РЖД" с железнодорожными вузами, принятой в этом году. "Программа основана на партнерских отношениях между компанией и университетскими комплексами, она позволяет объединить усилия для развития научно-педагогической деятельности университетов, - подчеркнул начальник Департамента управления персоналом ОАО "РЖД" Сергей Саратов. - Задача конкурса - вовлечь преподавателей в работу, а финансовая поддержка лучших проектов со стороны компании станет для них хорошим стимулом вкладывать в перспективные разработки свои силы и время и - главное - видеть востребованность своих идей".

К участию в конкурсе были приглашены коллективы железнодорожных вузов и **Российского университета транспорта (МИИТ)**. Они должны были представить проекты по четырем темам: "Разработка методики обучения студентов железнодорожных вузов компетенциям цифровой экономики, "Создание методики обучения руководящего состава подразделений ОАО "РЖД" навыкам организации работы в случае транспортного происшествия", "Разработка методики оценки востребованности со стороны ОАО "РЖД" образовательных организаций, реализующих программы профессионального обучения, образовательные программы среднего профессионального и высшего образования по профессиям и специальностям в области железнодорожного транспорта", "Разработка единой программы продвижения отраслевых вузов за рубежом, включая международные рейтинги, с учетом повышения привлекательности экспортного портфеля ОАО "РЖД".

"Темы проектов сформированы исходя из стоящих перед ОАО "РЖД" задач в сфере отраслевого образования. Также мы учитывали возможность общесетевого использования результатов работы команд", - отметил заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО "РЖД" Александр Збарский.

Заявки принимались с 17 июля по 7 августа - всего от вузов поступила 21 заявка. Комиссия ОАО "РЖД" по учреждению грантов оценивала их исходя из таких критериев, как ожидаемые результаты от реализации проекта, научно-педагогический уровень проекта, перспективность реализации проекта и его тиражирование, степень новизны предлагаемых разработок. В итоге победителями признаны педагогические коллективы, представляющие ПГУПС, СГУПС, РГУПС и **РУТ (МИИТ)**. Каждый из них получил грант в размере 1 млн руб.

Предполагается, что проекты реализуются в течение 2020-2021 годов, после этого на их основе будут созданы методические и программные материалы, нацеленные на рост качества и эффективности отраслевого образования.

Грантовый конкурс на лучший проект по развитию отраслевого образования будет проводиться ежегодно.

ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.16.09; ПЛАН МЕНЯЕТ СРОКИ; КПМИ БУДЕТ ДОПОЛНЕН НОВЫМИ ПРОЕКТАМИ

Осенью 2018 года Правительство России утвердило Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ), согласно которому рост грузооборота и связанность регионов страны будут обеспечены за счёт строительства новых железнодорожных линий, мостов и транспортных узлов. Спустя два года после утверждения плана стало понятно, что его необходимо актуализировать. Сроки окончания реализации КПМИ планируется перенести с 2024 года на 2030 год.

«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры является «живым» инструментом, который может и должен меняться с учётом возникающих в ходе его реализации новых условий и факторов, – рассказал «Гудку» заместитель начальника Департамента экономики и развития транспорта Аналитического

центра при Правительстве РФ Сергей Дягилев. – В период после утверждения Комплексного плана был уточнён состав выполняемых работ по ряду мероприятий, детализирован перечень участков дорог.

Процедура отбора новых проектов для последующего их включения в Комплексный план продолжается и сейчас. Девять проектов по развитию инфраструктуры морских портов и объектов внутреннего водного транспорта дополнительно включены в КПМИ. Более 70 мероприятий прошли отбор по утверждённой методике ранжирования, а 55 рекомендованы к последующему их включению в состав Комплексного плана в случае определения дополнительных источников финансирования».

«Стоит отметить, что Комплексный план корректируется в соответствии с экономической и инфраструктурной целесообразностью, - рассказал «Гудку» заместитель министра транспорта России - руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир Токарев. - К примеру, вместо направления Москва—Казань принято решение о реализации проекта Москва—Санкт-Петербург, поэтому сейчас идет реформатирование федерального проекта «Высокоскоростное железнодорожное сообщение». Модель его реализации находится в стадии доработки, после чего будет предоставлена причастным на обсуждение».

Осенью 2018 года утверждено финансирование КПМИ в размере 6,35 трлн руб., из которых 3,1 трлн руб. должны были выделить из государственного бюджета, а 3,26 трлн – из внебюджетных источников. В настоящий момент на бюджеты всех уровней приходится 3,27 трлн руб., а на внебюджетные источники – 3,73 трлн руб.

По состоянию на сегодняшний день в Комплексный план включены 11 федеральных проектов. Девять из них направлены на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры, два – на модернизацию и расширение энергетической инфраструктуры. В транспортную часть плана включены проекты: «Железнодорожный транспорт и транзит», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», «Транспортно-логистические центры», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Европа – Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» и «Внутренние водные пути».

В частности, в КПМИ закреплены цели и показатели, поставленные перед железнодорожной отраслью. Суммарная наличная пропускная способность магистралей возрастёт к концу 2024 года до 129 пар грузовых поездов в сутки с нынешних 82 пар, средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте – с 362,3 до 440 км/сут., транзитные перевозки контейнеров – с 615 тыс. TEU в 2019 году до 1,656 млн в 2024 году.

«Железнодорожный транспорт и транзит» составляет 1,254 трлн руб. Этот проект предусматривает увеличение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в 1,5 раза – до 182 млн тонн в год. При этом средняя скорость доставки контейнеров вырастет до 1319 км/сут. Время перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы России сократится до семи дней, объём транзита вырастет в четыре раза.

Отметим, в июле этого года президент России Владимир Путин подписал закон, упрощающий процедуры для строительства объектов РЖД для реализации стратегии пространственного развития РФ. Документ устанавливает перечень важных объектов строительства, в том числе Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, которые будут иметь упрощённый порядок утверждения документации по планировке территории. Работы по таким объектам могут начинаться до выдачи разрешений на строительство, а также без внесения информации о таких объектах в документы территориального планирования и без проведения публичных слушаний, оценки воздействия на окружающую среду.

«План предполагает развитие к 2024 году транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг», а также повышение уровня экономической связанности территории РФ через расширение и модернизацию транспортной инфраструктуры, в том числе железнодорожной, - рассказал Владимир Токарев. - Приоритет транспортной части Комплексного плана — инновационное преобразование отрасли инфраструктурного строительства. Поэтому для ускорения реализации отдельных задач был принят и

подписан Федеральный закон № 254-ФЗ от 31 июля 2020 года, который направлен на сокращение сроков строительства. Например, значительная часть объектов железнодорожного строительства находится в зоне сложных климатических условий, Правительство теперь может устанавливать перечень подготовительных работ, выполнять которые возможно до получения разрешения на строительство. Это позволит в ряде случаев увеличить строительный сезон и сократить сроки реализации проектов на 6–12 месяцев. Благодаря совершенствованию нормативно-правовой базы реализация проекта идет по запланированному графику, а на отдельных объектах — с опережением сроков».

По словам Сергея Дягилева, в ближайшем будущем ожидаются изменения более глобального характера. «Так, в настоящее время проводится работа по увеличению сроков реализации Комплексного плана до 2030 года, а также по реформированию существующих и включению новых федеральных проектов в состав КПМИ».

Как рассказал «Гудку» президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой, новая версия Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры ещё не утверждена и в настоящий момент актуален первоначальный вариант документа в редакции 2018 года. «Очевидно, сейчас ключевым изменением КПМИ станет перенос сроков его реализации с 2024 года на 2030 год. Соответственно, будет изменение объёмов финансирования, учитывая пролонгацию, однако официальной информации и цифр ещё нет», – заявил Владимир Косой.

Федеральный проект «Транспортно-логистические комплексы» предполагает создание узловых мультимодальных (работающих с разными способами перемещения грузов) транспортно-логистических центров (ТЛЦ), которые будут объединены в опорную сеть по всей стране. Это позволит организовать регулярное и скоростное движение грузов между регионами России и соседними странами. По итогам реализации проекта транзитный контейнеропоток РФ должен вырасти до 2 млн TEU, а время перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы страны к 2024 году составит семь дней. Основная цель проекта – сокращение уровня логистических издержек национальной экономики не менее чем на 1% к 2024 году за счёт формирования опорной сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров суммарной мощностью не менее 51,6 млн тонн, работающих в единой технологической и информационной среде.

Изначально планировалось построить 10 ТЛЦ на ключевых направлениях грузового сообщения, включая подходы к портам Балтийского, Тихоокеанского и Азово-Черноморского бассейнов.

Как рассказал «Гудку» заместитель начальника Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом – филиала ОАО «РЖД» Николай Кириллов, проектным комитетом в июне этого года утверждена актуализированная редакция паспорта федерального проекта «Транспортно-логистические центры», которая предусматривает включение в задачи проекта также создания единой цифровой транспортно-логистической среды и повышения эффективности использования международных транспортных коридоров, проходящих по территории России. Новой редакцией паспорта предусмотрено создание сети из 19 «опорных» терминально-логистических центров с сателлитами.

«Компания заинтересована и поддерживает необходимость внедрения предусмотренных федеральным проектом новых подходов к технологии перевозочного процесса, автоматизации и цифровизации производственных процессов, внедрения регулярного грузового сообщения, единой технологии работы контейнерных терминалов опорной сети ТЛЦ и их сателлитов – грузовых дворов.

Внедрение подходов, заложенных в федеральный проект, позволит повысить скорость и надёжность доставки грузов и создать благоприятные условия для реализации транзитного и экспортного потенциалов железных дорог, удовлетворить потребности клиентов в качестве и надёжности перевозки», – рассказал Николай Кириллов.

https://gudok.ru/newspaper/?ID=1535065&sphrase_id=90351

ПРАЙМ; 2020.16.09; РОСАТОМ ВНЕСЕТ НА ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ КОМИССИИ СБ ПО АРКТИКЕ ТЕМУ ПРОГНОЗА ГРУЗОПОТОКА ПО СМП

Росатом внесет на первое заседание новой межведомственной комиссии Совета безопасности России по вопросам обеспечения национальных интересов РФ в Арктике вопрос о прогнозе грузопотока на Северном морском пути на среднесрочную перспективу, сообщил **генеральный директор госкорпорации Алексей Лихачев** в ходе встречи с заместителем председателя Совбеза РФ Дмитрием Медведевым.

Кадры встречи, прошедшей в формате видеосвязи, опубликованы в среду на странице Медведева в соцсети "ВКонтакте".

"Пришло поручение от Совбеза внести свои предложения по рассмотрению на заседании комиссии. Первый вопрос, который при вашем одобрении мы внесем на рассмотрение, это вопрос грузопотока (по Севморпути) на среднесрочную перспективу", - сказал Лихачев.

"Еще один вопрос, который хотели бы на рассмотрение комиссии предложить, - это анализ и выход на ответственное поведение недропользователей в среднесрочной перспективе и подстраивание под эти потребности инфраструктуры, и нашу ледокольную активность в горизонте минимум до 2030 года. И работу по обеспечению аварийно-спасательной службы, где на полях или вместе с этой проблемой мы еще отдельным образом поговорим об обеспечении связи, навигации и интернет-активностей", - добавил глава Росатома.

Комиссия образована в конце августа указом президента России Владимира Путина для выполнения Советом безопасности РФ задач по выработке мер, направленных на обеспечение национальной безопасности России в Арктике и социально-экономического развития арктической зоны РФ, а также для координации органов власти в этой сфере. Среди задач комиссии - подготовка предложений и рекомендаций Совбезу по вопросам возникновения угроз национальной безопасности России, связанных с участием иностранных компаний в реализации крупных инвестиционных проектов по освоению Арктики. Комиссия будет предлагать Совету безопасности применять специальные экономические меры в целях обеспечения нацбезопасности РФ в Арктике. Комиссию возглавил Дмитрий Медведев как заместитель председателя Совбеза.

Как сообщил в конце августа журналистам помощник Медведева Олег Осипов, комиссия соберется в Москве в ближайшее время, а одно из последующих заседаний пройдет непосредственно в Арктике.

Ранее газета РБК сообщила, что заместитель генерального директора Росатома, глава дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша направил письмо в **Минтранс** с предложением снизить прогноз по грузопотоку на СМП к 2024 году на четверть, с 80 миллионов тонн до 60 миллионов тонн в год. В 2018 году Росатом был наделен функцией единого инфраструктурного оператора Северного морского пути.

<https://1prime.ru/transport/20200916/832035757.html>

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.16.09; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 1,8 МЛРД РУБЛЕЙ НА ЛЬГОТНЫЕ КРЕДИТЫ ДЛЯ СТРОЕК ГОСЗАКАЗА

Правительство России выделит в следующем году 1,8 миллиарда рублей на компенсации банковских ставок при кредитовании строительства по госзаказу социальной инфраструктуры и дорог, сообщил **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

На селекторном совещании с губернаторами он отметил, что ключевым событием этой недели стало утверждение параметров федерального бюджета на 2021-2023 годы. "Это ключевой вопрос, от которого будет зависеть то, как наша отрасль будет финансироваться. Могу сказать, что в целом у нас бюджет в связи с коронавирусом и риском недополучения налогов сокращен на 10%", - сказал Хуснуллин.

Как указал вице-премьер, чтобы не допустить падения объемов строительства в бюджет заложены несколько опций, одна из которых подразумевает возможность для подрядчиков госстроительства при исчерпании выделенного на год финансирования взять льготный кредит в банке с полной компенсацией ставки, а затем вернуть его за счет будущего финансового обеспечения госконтракта. Это касается проектов социального строительства по линии Минстроя и дорожных объектов, уточнил чиновник.

"На следующий год выделено 1,8 миллиарда рублей - это большая цифра, то есть мы можем достаточно большие деньги ускоренно привлечь в отрасль. Я даю прямое поручение Минстрою и Минтрансу и прошу руководителей регионов по тем подрядчикам, которые у вас готовы выполнять под гарантированный государственный заказ ускоренно - мы деньги на компенсации процентных ставок найдем", - сказал Хуснуллин.

<https://realty.ria.ru/20200917/stroyki-1577368515.html>

ТАСС; 2020.16.09; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЕТ ПОЧТИ НА 20% БОЛЬШЕ ДОРОГ, ЧЕМ ГОДОМ РАНЕЕ

Власти Омской области отремонтируют в 2020 году по **нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** 45 трасс общей протяженностью 215 км, что почти на 20% больше показателей прошлого года. Об этом рассказал в среду журналистам министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства региона Антон Заев.

"Мы уже начали выполнять программу 2021 года. Изначально мы планировали отремонтировать 38 автодорог, но благодаря губернатору [Александру Буркову] с 2021-го на 2020 год был перенесен 1 млрд рублей. За счет этих средств мы закончим еще четыре дороги. Также региону был выделен межбюджетный трансферт в размере 406,6 млн рублей. На эти деньги будут отремонтированы еще три дороги. Таким образом по **БКАД** мы планируем отремонтировать в этом году 45 дорог общей протяженностью 215 км. В прошлом году это было порядка 175 км", - сказал Заев.

По его словам, опередить программу получилось благодаря проведенным уже в начале года торгам. "У подрядчика была возможность завести в зимний период материалы, подготовить технику, - рассказал министр. - Это позволяет также не разрушать дороги [при перевозке тяжелых грузов] и закупать материалы не в пик сезона, когда все дорого". Заев отметил, что министерство проведет в этом году торги по объектам 2022 года. "Это позволит подрядным организациям планировать свою работу из года в год", - подытожил он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9473895>

REGNUM; 2020.16.09; НАЦПРОЕКТ ПОД УГРОЗОЙ СРЫВА? В ОРЕНБУРГЕ НЕ СПРАВЛЯЮТСЯ С РЕМОНТОМ ДОРОГ

Компания "Дорстрой Уфа" признала, что не справляется с объемом дорожных работ в Оренбурге. Ремонт идет крайне медленно, на отдельных улицах техника находится в простое, сообщает vestirama.ru.

Заместитель начальника МГУ "УКС" администрации Оренбурга Сергей Рукин, комментируя ситуацию в муниципалитете отметил, что подрядчик слишком много на себя взял. Теперь выходят на субподряд мощные организации - "Ремдорстрой", "Су-56" и "Орбтехцентр".

Стоит отметить, что в 2020 году Оренбург в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** заключил контракты на более чем 2,2 млрд рублей. Сумма - беспрецедентная. В конце августа городские чиновники отчитались о том, что текущий дорожный ремонт в рамках национального проекта выполнен на 80%.

По данным информресурсов, жители отметили активность рабочих на одной из интенсивных магистралей города - ул. Туркестанской. Оживление произошло после того, как прокуратура указала мэру Владимиру Ильиных на затягивание сроков ремонта дорог. Ведомство сообщило, что выполнено 5% объема работ. Между тем, срок сдачи объекта - до 1 ноября.

Жители опасаются, что активизация произошла слишком поздно. Пришли холода и дожди. Неблагоприятные погодные условия могут негативным образом отразиться на качестве работ.

<https://regnum.ru/news/3064845.html>

ТАСС; 2020.16.09; СТАВРОПОЛЬЕ ПОЛУЧИЛО ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОКОЛО 1 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Ставропольский край получил дополнительно более 940 млн рублей на ремонт дорог по **национальному проекту "Безопасные и качественные автодороги" (БКАД)**. Почти половину средств направят на ремонт дороги в районе центра спортивной подготовки в курортном городе Кисловодске, сообщили журналистам в среду в пресс-службе краевого министерства дорожного хозяйства и транспорта.

В середине августа правительство РФ выделило **Росавтодору** из резервного фонда более 6 млрд рублей на ремонт и модернизацию дорог в регионах. Предполагается, что на эти средства в рамках **БКАД** и **госпрограммы "Развитие транспортной системы до 2020 года"** отремонтируют около 300 км дорог регионального, межмуниципального и местного значения в 14 регионах, которые уже выполнили план нацпроекта на этот год.

"Ставропольский край оказался в числе регионов, которым направлены дополнительные средства из федерального бюджета на ремонт дорог. В регион поступило более 940 млн рублей. <...> Благодаря этим средствам удалось значительно увеличить количество объектов, которые будут отремонтированы в этом году в рамках нацпроекта. Теперь их 71 общей протяженностью более 192 км", - говорится в сообщении.

Ранее в рамках национального проекта в 2020 году в крае планировали отремонтировать 133 км дорог, объем финансирования составлял более 1,6 млрд рублей. "547 млн направлено из этой суммы (дополнительно поступивших средств - прим. ТАСС) на реализацию в регионе нацпроекта, а 400 млн рублей - на реконструкцию автодороги в районе горы Малое Седло от Олимпийской базы до родника и от родника до поселка Белореченский", - цитирует **пресс-служба** министра Евгения Штепу.

<https://tass.ru/v-strane/9474735>

ТАСС; 2020.16.09; ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАССЕ В ОБХОД ГОРОДА САСОВО В РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Движение автомобильного транспорта по новой трассе в обход города Сасово открыли в среду в Рязанской области. На строительство объезда по **нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** было направлено почти 500 млн рублей, сказал на открытии автодороги губернатор региона Николай Любимов.

"Новая трасса решит острейшую для Сасово проблему - позволит пустить транзитный транспорт в обход, это значительно повысит безопасность движения, уменьшится нагрузка на уличную сеть города. Это значительный шаг к развитию дорожной инфраструктуры города и малого бизнеса, который сможет здесь организовать придорожный сервис. Участок протяженностью почти 4 километра, двухполосное движение, путепровод через железную дорогу, мост через реку Сасовку - это почти полмиллиарда вложенных средств", - сказал Любимов.

Он добавил, обход Сасово является важным объектом дорожной инфраструктуры Рязанской области, его строительство прошло в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, по которому также будет реализован масштабный проект строительства моста-дублера через Оку.

Замруководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко добавил на открытии автодороги, что в настоящее время отрабатываются предложения по формированию опорной автодорожной сети Рязанской области, которая войдет во всероссийскую сеть.

Обход города Сасово Рязанской области протяженностью около 8,4 км является частью автодороги Шацк - Касимов, входящей в межрегиональный коридор Белгород - Воронеж - Тамбов - Шацк - Нижний Новгород - Шарья - Котлас, связывающий север Мордовии с областями центральной части России. Ранее через Сасово проезжали 6,5 тыс. автомобилей в сутки, в том числе грузовых. Строительство обхода Сасово начинали в 2007 году, проложили около 4 км за 226 млн рублей, но из-за нехватки средств работы заморозили. С декабря 2018 года к строительству подключилась ГК "Альянс", которая и завершила участок более 3,8 км за 499,42 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9471421>

<https://ria.ru/20200916/doroga-1577315538.html>

ТАСС; 2020.16.09; ТРАССА МЕЖДУ ЕКАТЕРИНБУРГОМ И ЧЕЛЯБИНСКОМ СТАНЕТ ЧЕТЫРЕХПОЛОСНОЙ К 2022 ГОДУ

Участок трассы М-5 "Урал" между Екатеринбургом и Челябинском станет четырехполосным на всем протяжении к 2022 году, сообщили журналистам в пресс-службе ФКУ "Уралуправтдор".

"В 2020 году ФКУ Упрдор "Южный Урал" (Челябинск) заключило госконтракт, в рамках которого дорожники увеличат количество полос движения с двух до четырех. Таким образом, к концу 2022 года трасса между двумя уральскими миллионниками будет 4-полосной на всем протяжении", - сообщили в пресс-службе и пояснили, что речь идет о расширении участка трассы М-5 "Урал" на территории Челябинской области.

По информации пресс-службы, в Свердловской области весь участок М-5 протяженностью более 61 км уже приведен в нормативное состояние и является четырехполосным. Работы по ремонту трассы продолжались с 2017 года. Полностью капремонт свердловского участка трассы будет завершен к октябрю 2020 года.

<https://tass.ru/ural-news/9473615>

ТАСС; 2020.16.09; ЮГРА ПОЛУЧИЛА 1 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ, РАБОТЫ ЗАВЕРШАТ НА ГОД РАНЬШЕ

Ханты-Мансийский автономный округ получил из федерального бюджета 1 млрд рублей на ремонт дорог по национальному проекту. Это позволит выполнить в 2020 году работы, ранее запланированные на 2021 год, сообщает в среду департамент общественных и внешних связей Югры.

"По национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" автономному округу выделен дополнительный межбюджетный трансферт в размере одного миллиарда рублей. Допфинансирование позволит в текущем году выполнить работы, запланированные на 2021 год", - сказано в сообщении.

По данным департамента, в частности, планируется привести в нормативное состояние несколько участков региональных автомобильных дорог, а также отремонтировать дорогу на одной из улиц в Нижневартовске. Также в нормативное состояние будут приведены 13 километров трассы Сургут - Нижневартовск, 12,3 км автомобильной дороги Нижневартовск - Радужны, 5,6 км в составе транспортной развязки на автомобильной дороге Сургут - Лянтор и 15 км автодороги ст. Устье-Аха — Урай.

<https://tass.ru/ekonomika/9471241>

ВЕСТИ; 2020.16.09; ПОМОГУТ ЛИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД УСМИРИТЬ ШУСТРЫЕ САМОКАТЫ И ГИРОСКУТЕРЫ. ВЕСТИ. ДЕЖУРНАЯ ЧАСТЬ

Из-за сотен несчастных случаев и пробелов в законе планируется ввести новую категорию транспорта и внести изменения в ПДД. Все дело в том, что владельцы самокатов считаются пешеходами.

<https://www.vesti.ru/video/2222925>

ВЕСТИ; 2020.15.09; ПРАВОВОЙ ВАКУУМ: ВЛАДЕЛЬЦЫ САМОКАТОВ ПОЯВЯТСЯ В ПДД. ВЕСТИ В 20:00

В Москве полиция начала проверку после происшествия на улице Большие Каменщики. Подросток оказался в больнице с сотрясением мозга после столкновения с электросамокатом. На владельцев подобных средств передвижения жалуются не только пешеходы, но и водители. Любители опасной езды на больших скоростях маневрируют в транспортном потоке, нарушая правила и провоцируя серьезные аварии.

<https://www.vesti.ru/video/2222632>

ВЕСТИ; 2020.15.09; ПРАВИЛА МЕНЯЮТСЯ: "АЭРОФЛОТ" ОТПРАВЛЯЕТ ЧЕТВЕРОНОГИХ ПАССАЖИРОВ В БАГАЖ. ВЕСТИ В 20:00

"Аэрофлот" 15 сентября объявил о новых правилах перевозки животных на своих рейсах. Главное из них – "один хозяин – один питомец". Если животное тяжелее 8 килограммов, сдать его придется в багаж. Но после нескольких неоднозначных происшествий не все готовы пойти на это. Что придется делать тем, у кого четвероногих питомцев больше чем один?

<https://www.vesti.ru/video/2222620>

<https://www.vesti.ru/article/2458683>

ОТР; 2020.16.09; ЗАТРАТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ МОГУТ ЗНАЧИТЕЛЬНО СОКРАТИТЬ

РЖД и Минтранс предложили новый вариант финансирования строительства высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург. По их подсчётам, затраты на проект сократятся на 300 миллиардов - до 1 триллиона 4 миллиардов рублей, передает ОТР.

Сэкономить можно на расстоянии. В план модернизации инфраструктуры войдёт не вся магистраль, а только 630 километров. Решили обойтись без дорогостоящих подходов к столицам.

Участие государства в проекте сократилось до 50 миллиардов рублей.

<https://otr-online.ru/news/zatraty-na-stroitelstvo-vysokoskorostnoy-magistrali-moskva-peterburg-mogut-znachitelno-sokratit-163635.html>

МИР 24; 2020.16.09; СРЕДСТВО ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ: ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ И РОЛИКИ ПРИРАВНЯЮТ К ВЕЛОСИПЕДАМ И МОПЕДАМ

Владельцам электросамокатов, моноколес, роликов и скейтов прописали правила. В ПДД появится новый термин – средство индивидуальной мобильности (СИМ). Что изменится, телеканалу «МИР 24» рассказала **исполнительный директор Ассоциации автомобильных школ Елена Зайцева**.

- Почему решили ввести этот термин, и о каких средствах передвижения идет речь?

Елена Зайцева: Самокатов очень много в городах. Деля пространство вместе с пешеходами, они представляют опасность для них. Когда в ПДД не оговорены эти средства, те, кто ими управляют, являются тоже пешеходами. Столкновение пешеходов у нас никак не регулируется. Это не только у нас в стране. Во многих странах пришли к тому, что в законодательство нужно вносить и определение, и ограничения по использованию СИМов. Основная причина везде в том, что, развивая скорость до 60-80 километров в час, они становятся средством передвижения, представляющим опасность для окружающих. Изменения внесли лиц, управляющих такими средствами, в число участников дорожного движения, отличных от пешеходов.

- Что меняется для тех, кто пользуется этими средствами передвижения?

Елена Зайцева: На них распространяются правила и ограничения, которые действуют для велосипедистов, водителей мопедов, включая возраст. К детям до семи лет это не относится, у детей до 14 лет свои ограничения по месту передвижения, а на граждан старше 14 лет распространяются правила и ограничения, как на водителей таких транспортных средств, поэтому на них распространяется и ответственность.

Регистрировать их пока не нужно, права на них тоже не даются, обучаться пока не требуется. Вполне возможно, мы придем к тому, что некоторые средства индивидуальной мобильности придется регистрировать.

- Что им нельзя будет делать вне зависимости от возраста, типа средства мобильности?

Елена Зайцева: Пока это проект, он направлен в группу по регуляторной гильотине, в которой я состою, группу по безопасности дорожного движения. Потом будет общественное обсуждение, антикоррупционная экспертиза. Возможно, окончательный проект претерпит изменения. В нынешнем варианте определяется место, в котором можно двигаться, и скорость.

- Этим людям будет нужна какая-то страховка?

Елена Зайцева: Думаю, нет, поскольку транспортное средство не регистрируется, и страхование для него не предусмотрено. Но административная ответственность для тех, кто управляет СИМами, будет, если это будет нарушение движения не по полосе, нарушение ограничения скорости или возраст не соответствует.

Для самих водителей автомобилей это не сильно изменит ситуацию, потому что этим средствам индивидуальной мобильности предназначена та же белая полоса, что и для мопедов и велосипедистов. Те, кто управляют автомобилями, как соблюдали их приоритет по этой полосе, так и обязаны соблюдать. А для пешеходов ситуация будет меняться, чтобы обеспечить их безопасность.

- Если такого человека на электросамокате поймают в пьяном виде, какая ответственность ему будет грозить?

Елена Зайцева: Сначала должны пройти изменения в правила дорожного движения, только после этого будет меняться Кодекс об административных правонарушениях. Пока этого нет, трудно сказать, приравняют ли по ответственности в состоянии алкогольного опьянения управляющих СИМами, но, думаю, что такая норма появится.

При столкновении это сопутствующий фактор, который отягощает вину. Хотя здесь можно применять и нахождение в состоянии алкогольного опьянения в общественном месте, и нанесение телесных повреждений в связи с этим, но пока не могу сказать. Когда появится проект Кодекса, можно будет более определенно говорить.

- Есть планы по тому, когда поправки **Минтранса** должны вступить в силу?

Елена Зайцева: Идет сначала обсуждение в комиссии, в регуляторной гильотине, потом вносится на портал нормативных актов, а там есть определенные сроки – от 30 до 45 дней. Реально, что это будет принято к концу года. Хотя в проекте есть изменения, в которых оговорены конкретные сроки, когда они вступят в силу, – что-то с июля 2021 года, что-то – с начала года.

<https://mir24.tv/news/16426308/sredstvo-individualnoi-otvetstvennosti-elektrosamokaty-i-roliki-priravnayut-k-velosipedam-i-mopedam>

<https://mir24.tv/news/16426299/peshehodov-ogryadot-ot-elektrosamokatov-i-monokoles-eksklyuziv>

ТАТАРСТАН 24; 2020.16.09; В ПДД ХОТЯТ ВНЕСТИ НОВОЕ ПОНЯТИЕ «СРЕДСТВО ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ»

В данную категорию будут включены не только электросамокаты, моноколёса, гироскутеры, но и скейтборды, простые самокаты и даже роликовые коньки.

Детям до 7 лет пользоваться средством индивидуальной мобильности разрешат только в сопровождении взрослых. Передвигаться можно будет по тротуарам, велопешеходным дорожкам и пешеходным зонам.

Там же можно кататься и подросткам до 14 без сопровождения. Дальше идёт взрослая категория. В случае отсутствия вышеперечисленной инфраструктуры им могут разрешать выбираться в правый крайний ряд приежжей части, но только навстречу потоку.

Эксперт в области такого транспорта отмечает, что ввести изменения в правила хотели давно, ведь прогресс нельзя остановить. Также появятся и новые дорожные знаки.

Подробности — в видеосюжете.

<http://tatarstan24.tv/news/novosti-tatarstana/v-pdd-khotyat-vnesti-novoe-ponyatie-sredstvo-individualnoy-mobilnosti>

РИА НОВОСТИ; 2020.16.09; МИШУСТИН ОБСУДИЛ С КОЛЛЕГОЙ ИЗ БЕЛОРУССИИ ЭНЕРГЕТИКУ И ТРАНСПОРТ

Премьер-министр России Михаил Мишустин поговорил по телефону с премьером Белоруссии Романом Головченко, обсудили торгово-экономическое сотрудничество, особенно в энергетике и транспорте, сообщает **пресс-служба** кабмина РФ.

Отмечается, что 16 сентября состоялся телефонный разговор Мишустина с Головченко.

"Михаил Мишустин и Роман Головченко обсудили приоритетные задачи в контексте дальнейшего развития российско-белорусского торгово-экономического сотрудничества,

уделив особое внимание энергетической и транспортной сферам. Приняты решения об активизации взаимодействия российских и белорусских министерств и ведомств в различных областях", - говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20200916/mishustin-1577338920.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; РФ ПОУЧАСТВУЕТ В ДОПЭМИССИИ АЭРОФЛОТА СРЕДСТВАМИ ФНБ, ОБЪЕМ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ УЧАСТИЯ РЫНКА В СДЕЛКЕ - СИЛУАНОВ

РФ поучаствует в допэмиссии "Аэрофлота" средствами Фонда национального благосостояния (ФНБ), а объем будет зависеть от участия рынка в этой сделке, сообщил **министр финансов РФ Антон Силуанов** журналистам.

"Мы планируем сохранить свою долю (в "Аэрофлоте" (МОЕХ: AFLT) - ИФ) как минимум на том уровне, который есть. Планируем посмотреть, как рынок отреагирует на допэмиссию, насколько будут готовы инвесторы участвовать в этой допэмиссии, и, соответственно, тоже разместим необходимый объем нашего ресурса. На это предусматривается использовать средства ФНБ", - сказал Силуанов.

Как сообщалось, акционеры "Аэрофлота" ранее одобрили допэмиссию до 1,7 млрд акций. Бумаги будут размещаться по открытой подписке. Привлечение средств через SPO направлено на "повышение ликвидности и финансовой устойчивости группы, а также на поддержку восстановления операционной деятельности до докризисного уровня", сообщила компания, имея в виду кризис, связанный с пандемией COVID-19.

О возможности инвестиций в акции "Аэрофлота" ранее заявляли ВТБ (МОЕХ: VTBR), Российский фонд прямых инвестиций и Промсвязьбанк (МОЕХ: PSKB). При этом, согласно распоряжению правительства, по итогам размещения доля государства в "Аэрофлоте" должна быть не меньше нынешних 51,17% (держатель пакета - Росимущество). Получается, что государство должно выкупить чуть больше половины допэмиссии.

Параметры SPO, в том числе объем и цена размещения, пока не объявлялись. Замгендиректора "Аэрофлота" Андрей Чиханчин говорил ранее, что "технически возможна допэмиссия до 1,7 млрд акций, но это не означает, что мы разместим все эти акции". Аналитики считают, что для привлечения к SPO частных инвесторов "Аэрофлоту" придется предложить цену с хорошим дисконтом к рынку.

Ранее на фоне кризиса из-за пандемии "Аэрофлот" привлек в Сбербанке (МОЕХ: SBER) кредиты на 70 млрд руб. под пятилетние госгарантии, а также несколько льготных (с субсидируемой ставкой) кредитов в рамках антикризисной госпрограммы. Кроме того, компании группы получили 7,9 млрд руб. так называемых COVID-субсидий от **Росавиации** - на частичное покрытие постоянных операционных расходов.

Помимо пакета Росимущества, 3,5% в "Аэрофлоте" у госкорпорации "Ростех", 5,1% принадлежат физлицам, 0,1% - менеджменту компании, еще 4,3% - казначейский пакет, 35,7% - у институциональных инвесторов.

ТАСС; 2020.16.09; МИНФИН НЕ ПЛАНИРУЕТ КРУПНЫХ ПРИВАТИЗАЦИОННЫХ СДЕЛОК В 2021-2023 ГОДАХ, КРОМЕ "СОВКОМФЛОТА"

Минфин РФ не планирует крупных приватизационных сделок на предстоящий трехлетний период в 2021-2023 годах, кроме сделки по "Совкомфлоту". Об этом журналистам сообщил **министр финансов РФ Антон Силуанов**.

"Тем не менее, по приватизации планы как были у нас, так и есть - 3,6 млрд руб. доходов у нас от приватизации. В основном это небольшие доли в наших компаниях. Это небольшие приватизационные сделки, они не стоят того, чтобы их даже называть. По крупняку на предстоящую трехлетку мы не планируем каких-то сделок. Самая крупная сделка будет у нас в текущем году по "Совкомфлоту", - сказал Силуанов.

Ранее Силуанов заявил, что "Совкомфлот" готов к проведению IPO и завершит сделку в октябре.

Он подтвердил, что государство сохранит мажоритарную долю в "Совкомфлоте" после приватизации компании. Сейчас компания на 100% принадлежит государству. По плану приватизации на текущую трехлетку, государственная доля в уставном капитале "Совкомфлота" может быть сокращена до 75% + 1 акция.

<https://tass.ru/ekonomika/9476455>

ТАСС; 2020.16.09; ЕС ОСТАВИЛ 10 СТРАН В СПИСКЕ ДЛЯ ОТКРЫТИЯ ГРАНИЦ. РОССИЯ И США В НЕГО НЕ ВХОДЯТ

Послы 27 стран ЕС приняли решение оставить без изменений список из 10 иностранных государств, с которыми странам сообщества разрешено открыть внешние границы, США и Россия в этот список не входят. Об этом сообщил ТАСС в среду европейский дипломатический источник в Брюсселе.

"На заседании Комитета постоянных представителей ЕС (COREPER) было принято решение оставить список стран без изменений", - сообщил европейский дипломат. В него входят Канада, Австралия, Новая Зеландия, Япония, Южная Корея, Таиланд, Тунис, Руанда, Грузия, Уругвай. Китай остается включен в этот список "условно", то есть он соответствует всем эпидемиологическим критериям для открытия границ, однако он сам границы с ЕС пока открывать не намерен, таким образом не выполняется базовый принцип взаимности, поэтому Совет ЕС пока также не разрешает своим гражданам поездки в эту страну.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/9470405>

ТАСС; 2020.16.09; ПОСОЛЬСТВО РФ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ОТПРАВКИ РОССИЯН ИЗ МАРОККО НА РОДИНУ 2 ОКТЯБРЯ

Посольство РФ в Рабате прорабатывает возможность отправки россиян, находящихся в Марокко, на родину 2 октября рейсом авиакомпании Royal Air Maroc. Об этом ТАСС сообщили среду в дипмиссии.

"В настоящее время посольством прорабатывается возможность отправки на родину находящихся в королевстве россиян, ориентировочно рейсом авиакомпании Royal Air Maroc 2 октября с. г. по маршруту Касабланка - Москва, - отметил собеседник. - Консульский отдел посольства России в Рабате формирует списки желающих вылететь в Москву. Соответствующие заявки по установленной форме принимаются до 21 сентября". Дипломат подчеркнул, что "воспользоваться данным рейсом смогут только те граждане, которые будут включены в список посольства". "Также обращаем внимание, что в случае успешного согласования необходимых процедур посадка на рейс будет производиться при обязательном соблюдении финансовых и санитарно-эпидемиологических требований марокканского авиаперевозчика", - отметил он.

Ранее рейсы, на которых российские граждане могли вылететь из королевства на родину, осуществлялись в марте, июне и августе.

15 марта власти Марокко приняли решение приостановить до нового распоряжения пассажирское авиасообщение с внешним миром в целях противодействия коронавирусу.

<https://tass.ru/obschestvo/9478051>

ТАСС; 2020.17.09; В ГОСДУМЕ НАМЕРЕНЫ ВЫРАБОТАТЬ НОРМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ РАБОТЫ КАРШЕРИНГА

Рабочая группа экспертов, созданная при комитете Госдумы по транспорту и строительству, займется проработкой регулирования работы операторов каршеринга и, возможно, проекта соответствующего закона с тем, чтобы обеспечить безопасность оказываемых ими услуг и позволить развиваться такому бизнесу. Об этом ТАСС сообщил **первый зампреда комитета Виталий Ефимов**.

"Я по собственной инициативе такую группу экспертов создал. Мы уже провели первое заседание, на котором решили определить цели и задачи, чего мы хотим", - сказал депутат. По его словам, сейчас "много вопросов к тем, кто организует каршеринг".

"У них есть проблемы. Надо как-то сделать, чтобы в машины не попадали те, у кого нет права садиться за руль. Чтобы туда попадали действительно те, у кого есть права. Как

решить эту проблему - будем думать, но вообще сейчас цифровые технологии это позволяют", - продолжил Ефимов.

Парламентарий при этом заверил, что речь не идет о создании каких-то ограничений или препятствий для работы каршеринга. "Мы говорим о том, как развить это, создать систему, при которой не страдала бы безопасность, чтобы в машины не садились люди без прав или нетрезвыми", - сказал Ефимов, не исключив при этом, что в итоге к автомобилям каршеринга "могут быть введены требования", включая установку дополнительных устройств.

На данный момент рабочая группа анализирует зарубежный опыт, в том числе законодательный. Так, заметил депутат, за рубежом есть ассоциации каршеринга, наделенные как правами, так и обязанностями. "Пока идет изучение, как нам решать проблему. Мы будем говорить с административными органами и всеми другими сторонами, которые захотят принять в этом участие, включая самих операторов", - заключил он. В ходе заседания комитета в минувшую среду Ефимов сообщил, что эксперты уже работают над первым вариантом соответствующего законопроекта, но никаких сроков не ставится.

<https://tass.ru/ekonomika/9479157>

ТАСС; 2020.16.09; ДОЖДИ НЕЗНАЧИТЕЛЬНО СДВИНУЛИ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ЗЕЮ В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ

Дождливая погода в июле и августе незначительно сдвинула сроки строительства автомобильного моста через реку Зею в Благовещенске. Догнать план строители намерены в ближайшие недели, сказал в среду журналистам **министр транспорта и дорожного хозяйства Амурской области Александр Зеленин**.

Новый автомобильный мост через Зею строится примерно в километре от существующего. Стоимость объекта составляет 19,8 млрд рублей. Деньги из федерального бюджета выделены по поручению президента РФ Владимира Путина раньше плана, так как единственный автомобильный мост, соединяющий Благовещенск с основной дорожной сетью Амурской области и Дальнего Востока, в 2020 году неоднократно перекрывали на ремонт из-за повреждений.

"Стройка находится на еженедельном контроле губернатора. Практически нет отставания от графика. Отставания связаны с погодными условиями, поэтому в сентябре [оно] будет ликвидировано", - сказал Зеленин.

Работа по строительству моста началась на обоих берегах реки Зеи. На левобережной строительной площадке подрядная организация начала возводить сваи еще в июне, на правом берегу - в начале сентября. Всего по проекту предусмотрено 26 опор и вантовая конструкция, его общая протяженность - 9 км, из которых 2 км - мостовая часть, 7 км - подходы. Срок сдачи - конец 2022 года.

"Этот мост нам очень нужен. Начать его строительство планировалось в 2021 году, но на ситуацию заметно повлияло состояние старого моста через Зею. Мы были готовы приступить к реализации проекта раньше, это стало возможным после поручения президента России о выделении средств нашему региону в 2020 году. В итоге строители зашли на площадки, сейчас активно идет работа. Известно, что срок возведения подобных объектов - порядка четырех лет, но мы делаем все возможное, чтобы завершить строительство в более короткие сроки - за 30 месяцев", - отметил губернатор Василий Орлов.

По данным Зеленина, общий итог выполненных работ - около 3%. "С правобережья приступили к переустройству коммуникации, после будет организовано временное дорожное сообщение. Это временные дороги для организации строительной площадки, приступим к сооружению опор. До 1 октября планируем приступить к демонтажу зданий, которые находятся на месте строительства", - сказал руководитель дирекции по строительству АО "УСК МОСТ" Эдуард Давыдов.

<https://tass.ru/obschestvo/9468037>

ТАСС; 2020.16.09; "ПЛАТОН" ОПРОВЕРГ ИНФОРМАЦИЮ О ПЛАНАХ ВЗИМАТЬ ПЛАТУ С ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Оператор госсистемы "Платон" ("РТ-Инвест Транспортные Системы", РТИТС) не планирует взимать плату за проезд по дорогам с легковых автомобилей, сообщили ТАСС в пресс-службе "Платона".

"Информация не соответствует действительности", - сказали в пресс-службе, комментируя появившиеся ранее сообщения о возможности введения платы для легковых автомобилей.

"Госсистема "Платон" создана для соблюдения установленного действующим законодательством порядка взимания платы только для транспортных средств разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн", - подчеркнули в "Платоне".

Накануне Telegram-канал "Незыгарь" сообщил, что на сайте сервиса "Платон" появилась позиция "легковой автомобиль", что якобы свидетельствует о планах по взиманию платы не только с большегрузов, но и легковых авто. Источник "Незыгаря" подчеркивал, что изначально введение "Платона" для легкового транспорта обсуждалось к 2025 году, но сейчас "дедлайн вроде сдвинули ближе".

<https://tass.ru/ekonomika/9475527>

ТАСС; 2020.16.09; МТС ЗАПУСТИЛА СЕРВИС ПО МОНИТОРИНГУ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Компания МТС запустила сервис, который позволяет отслеживать местоположение водителей подрядных организаций и получать уведомления о времени доставки груза, не устанавливая GPS-трекер в машину. Первым клиентом стал "Картли" – один из ведущих трейдеров полимерной продукции в России и СНГ. По мнению разработчиков, сервис будет наиболее востребован у крупных промышленных и торговых предприятий.

В приложении клиента отражается информация о маршруте и местоположении водителя и плановых дате и времени прибытия. Дополнительно можно настроить уведомления о выезде автомобиля со склада или прибытии к заказчику. Геолокация определяется с точностью до десятков метров в городе и сотен метров за городом, причем сервис работает как с абонентами МТС, так и с другими операторами. Водителю необходимо подтвердить согласие на мониторинг местоположения во время рейса посредством SMS, а затем таким же образом завершить сеанс.

"Мы отслеживаем 70% поставок, до конца года намерены довести эту цифру до 90%, – отметил заместитель директора группы компаний "Картли" по стратегическому развитию Сергей Евстратов. – Услуга позволяет оптимизировать взаимодействие менеджеров по продажам, логистов, водителей, клиентов и поставщиков. Благодаря использованию сервиса нам удалось значительно сократить время на организацию и отслеживание доставки и повысить лояльность клиентов".

Разработчики считают, что новое решение поможет не только повысить эффективность работы, но и снизить риски хищения товаров и услуг. По данным страховой компании ТТClub, специализирующейся на грузоперевозках, отсутствие прямой связи с водителем-подрядчиком и невозможность контролировать маршрут движения в режиме реального времени являются одними из самых распространенных лазеек для мошенников в этой отрасли.

По данным аналитического центра при правительстве РФ, на автомобильный транспорт приходится наибольшая доля грузоперевозок в России: он занимает более 60% рынка и показывает уверенный рост с 2017 года. Этому способствует растущий спрос на автотранспортные услуги со стороны крупного ритейла, развитие электронной коммерции и улучшение качества дорог.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/9471853>

ТАСС; 2020.16.09; ПОЧТИ 50 ЗАРЯДОК ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ПОЯВИТСЯ В ОБЩЕСТВЕННЫХ МЕСТАХ В НОВОСИБИРСКЕ

Частные инвесторы планируют создать около 50 зарядок для электромобилей в общественных местах в Новосибирске. Станции разместятся возле торговых центров и на крупных парковках, сообщил ТАСС в среду **начальник Департамента**

промышленности, инноваций и предпринимательства мэрии города Александр Люлько.

По его словам, сейчас в Новосибирске насчитывается около 500 электромобилей и их количество будет увеличиваться, поэтому для них необходимо создавать инфраструктуру. В городе уже работает три станции подзарядки, созданных компанией "Энергосбыт", еще одна от компании "Отелит" будет запущена в ближайшие дни.

"Я оцениваю, что около 50 станций подзарядки будет создано в Новосибирске частными компаниями. Эти заправочные станции будут установлены на активно используемых общественных местах в Новосибирске", - сообщил Люлько, уточнив, что определенных сроков по созданию этих заправок нет, они будут появляться в городе постепенно.

Предполагается, что проект будет реализован в рамках государственно-частного партнерства: компании "Отелит" и "Энергосбыт" берут на себя установку заправочных станций, в свою очередь мэрия оказывает поддержку в предоставлении участков для них. Как уточнили ТАСС в пресс-службе "Отелита", компания планирует в течение ближайшего года разместить первые 20 заправочных станций на парковочных местах у торговых центров.

Люлько отметил, что на проект обратили внимание и другие инвесторы. Так, по его словам, серийным производством заправочных станций заинтересовался новосибирский завод радиодеталей "Оксид". Предприятие специализируется на создании аккумуляторов большой емкости, которые в перспективе планируется использовать при создании заправочных станций для общественного транспорта с автономным ходом.

Собеседник агентства пояснил, что установка заправочных станций для электромобилей включена в дорожную карту программы "Умный город", которая предполагает развитие дорожного строительства, транспорта, экологии, доступной среды, смарт-технологии в ЖКХ, энергетики и энергоэффективности. Реализация мероприятий проекта включена в национальный проект "Жилье и городская среда", который предполагает формирование современной комфортной городской среды. Общий объем финансирования мероприятий из всех источников, включая внебюджетные, превышает 1 трлн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9470687>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.17.09; КАРШЕРИНГ ЗАБЛОКИРОВАЛ МОСКВИЧА В МАШИНЕ; КАК ТЕХНИЧЕСКИЕ НЕПОЛАДКИ ВЫВЕЛИ АВТОМОБИЛЬ ИЗ СТРОЯ

Каршеринг Rentmee запер клиента в машине на три часа: у сервиса произошел технический сбой, из-за которого автомобиль оказался заблокированным. Водитель не смог связаться с компанией и открыть двери самостоятельно. Москвичу пришлось несколько часов просидеть в Lada Granta. Должен ли сервис нести за это ответственность? Об этом — Иван Корякин.

Три часа самоизоляции в заблокированном автомобиле — сомнительное удовольствие. Особенно без радио, климат-контроля и других технических преимуществ Lada Granta — такое не каждый выдержит. Но москвичу Глебу Панову пришлось. Он арендовал машину на сутки через сервис Rentmee, в очередной раз сел в автомобиль, закрыл дверь — и все. Двигатель не завести, а дверь не открыть, рассказывает Панов: «Приложение перестало отвечать на какие-либо действия, везде отвечая "Ошибка 500". Я сначала написал в поддержку, потом им набрал, но там даже гудков нет, сразу сбрасывают, должны вам перезвонить, когда у них будет время. Отправил им даже несколько писем с упоминанием того, что я сейчас в их машине и хотел бы из нее выйти. Машина просто не открывалась. При попытке какие-то действия произвести, гудела сигнализация, и, в общем, сидел я, ждал каких-то вестей от каршеринга и ничего не получил».

Автомобили каршеринга редко запирают своих водителей — москвич Глеб попал в уникальную ситуацию. Но выбраться из нее было все же реально, уверен создатель публика «Подслушано Каршеринг» «ВКонтакте» Александр Абрамов: «Машину в любом случае изнутри можно открыть. Как она могла так закрыться? Обычно есть кнопочка. Если машина заблокирована или приложение зависло, это не значит, что ее нельзя

открыть изнутри. Да, снаружи трудно, но не знаю, почему он поступил именно так и сидел два часа в машине, это для нас очень странно».

Но неспроста ведь москвич Глеб сидел в Lada Granta несколько часов. За это время он, конечно, успел прочитать советы по эвакуации из автомобиля каршеринга, но воспользоваться ими не поспешил: «Я клиент каршеринга достаточно сознательный. Договор я внимательно читал, поэтому помню пункты об ответственности. Соответственно, как рекомендуют в некоторых Telegram-каналах, например, одновременно язычок поддеть и дверную ручку жать, я не пробовал».

Выбраться из автомобиля удалось спустя три часа, когда приложение Rentmee вновь заработало. Поддержка, к слову, не отвечала и тогда. И с проблемой, как оказалось, столкнулся не только Глеб, но и другие пользователи сервиса. Компания написала об этом в своем паблике в сети «ВКонтакте»: «Друзья, у нас небольшие проблемы, и сейчас могут наблюдаться перебои в работе».

Если бы клиент попытался решить их самостоятельно, например, разбив стекло автомобиля, это могло плохо закончиться, говорит юрист, адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько. Но куда хуже, что претендовать на компенсацию в таком случае практически невозможно. «Здесь ведь никакого ущерба причинено не было ни здоровью, ни жизни. Если бы он, например, куда-нибудь не успел, на какой-нибудь самолет, теоретически можно было бы эти убытки взыскать, но нужно было бы доказывать, что действительно имел место сбой. Если бы оно кого-то вызвало, чтобы вскрыть машину, думаю, ему бы пришлось нести материальную ответственность перед компанией. Есть только редкие исключения, допустим, если бы ему срочно потребовалась помощь медика».

Глеб Панов так и не дозвонился в сервис Rentmee, “Ъ FM” — тоже. Зато компания напомнила автомобилистам, что локдаун никуда не уходил и может наступить в любой момент.

На днях **Минтрансу** предложили ужесточить контроль за каршерингом. В Институте развития правового общества указали на возросшее число ДТП из-за технических неисправностей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4493325>

РБК; 2020.17.09; ТРИЛЛИОНЫ НА ДОРОГИ: СТАЛА ИЗВЕСТНА СТОИМОСТЬ «ЮЖНОГО КЛАСТЕРА»

Стоимость проектов, которые планируется включить в «Южный кластер», может составлять порядка 6 трлн рублей в ценах 2019 года, сообщает «Интерфакс» со ссылкой на **директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григория Волкова**.

«Южный кластер» представляет собой концепцию, объединяющую ряд перспективных автодорожных проектов в Краснодарском крае. В него входят строительство и реконструкция дорог до Горячего ключа до Джубги, от Джубги до Новороссийска, трассы Джубга-Сочи — то есть, дороги почти всего побережья.

Ряд из них «Автодор» планирует реализовать в обозримом будущем. Для этого обсуждается включение проектов кластера в комплексный план модернизации и расширения транспортной инфраструктуры до 2024 года.

«Проект пока не вошел в КПМИ, но наше предложение сформулировано **Минтрансом** и направлено в правительство, было обсуждение. В частности, предлагается включить в магистральный план проекты по строительству и реконструкции дорог от Горячего Ключа до поселка Джубга (входит в М-4 «Дон», протяженность — 46,4 км), от Джубги до Сочи (протяженность — 119 км) и от Джубги до Новороссийска (протяженность — 84,3 км)», — рассказывал **председатель правления «Автодора» Вячеслав Петушенко**.

Финансовые модели дорожных проектов «Южного кластера» пока не рассматривались, однако особенности южных территорий уже предполагают высокую стоимость трасс, отмечает представитель госкомпании.

«Строительство дорогое, потому что туда входит, в частности, искусственное сооружение тоннелей. А тоннели нужны потому, что там природные заповедники, тем более надо

постараться пройти рядом с морем. Стоимость строительства большая, финансовую модель не рассматривали. Там доля заемного финансирования просматривается на уровне 5%. Исходя из оценки, например, стоимости дороги Джубга-Сочи в 1,4 трлн рублей — это уже огромные средства для того, чтобы ее окупить», — сказал Петушенко.

По словам Петушенко, денег на нее до 2024 года нет. В целом, по планам «Автодора», создание трасс «Южного кластера» возможно лишь в 2035 году. Как отмечает Волков, после 2024 года вопрос с финансированием может решиться, так как будет завершен ряд крупных инфраструктурных проектов и высвободятся мощности. Речь идет о дальнем западном обходе Краснодара и реконструкции дорог А-289 и А-290.

Также на дорожном форуме в Сочи «Автодор» презентовал еще один масштабный проект — скоростную автотрассу от Набережных Челнов до Краснодара протяженностью 1,6 тыс. км «Это уже не мечты, мы ее считаем», — заявил Петушенко. Скоростной транспортный коридор «Юго-Западная хорда» будет включать дорогу «Набережные Челны-Тольятти — Саратов — Волгоград — Краснодар».

«Реализация проекта позволит обеспечить скоростное сообщение между крупнейшими агломерациями (Казанской, Нижнекамской, Саратовской, Краснодарской, Волгоградской, Ростовской), сформировать условия для эффективного развития, улучшения транспортной доступности и развития межагломерационных связей для таких крупнейших миллионных агломераций», — отмечалось в презентации госкомпании.

Предпроектная проработка и проектирование хорды пока намечено поэтапно на 2025-2030 годы, непосредственно работы по строительству и реконструкции предполагаются в 2027-2035 годах. Планируется, что по завершении строительства эта трасса будет платной.

Как сообщал РБК Краснодар, власти прорабатывают возможность включения федерального проекта «Южный кластер» в новую версию комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ). Он включает перенос ж/д путей от Черноморского побережья и строительство дублера трассы Джубга-Сочи.

Строительство новой трассы на Черноморском побережье от Джубги до Сочи обсуждается уже не первый год. **Росавтодор** в 2018 году предложил проект реконструкции трассы Джубга-Сочи за 1,2 трлн рублей. Концепция **Росавтодора** предусматривала строительство на месте нынешнего серпантина новой четырехполосной скоростной трассы (по две полосы в каждую сторону) в обход населенных пунктов.

Позднее **Минтранс РФ** посчитал нецелесообразным строительство новой скоростной дороги. В ведомстве утверждали, что предварительные технические и финансовые оценки говорят, что этот проект «чрезвычайно капиталоемкий».

Позже «Ведомости» сообщали, что трасса вошла в список проектов, предложенных министерствами для инвестиций бизнесу. При этом сам проект стал масштабнее — новую скоростную автодорогу в списке проектов предложено проложить на маршруте от Керчи через Новороссийск, Джубгу и Сочи — и до границы с Абхазией.

В 2019 году **Росавтодор** представил в **Минтранс** новую концепцию трассы Джубга — Сочи. Он нашел способ снизить смету более чем в 1,5 раза — до 1 трлн руб. (с НДС в ценах IV квартала 2018 года), сократив протяженность до 80,5 км.

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/16/09/2020/5f607fd29a79474f3331f8b0>

РБК; ВИКТОРИЯ САИТОВА; 2020.16.09; «В КАСКЕ С ПРАВАМИ»: ПЕТЕРБУРГ ГОТОВИТСЯ К ИЗМЕНЕНИЯМ ПДД

Минтранс РФ предлагает запретить средствам индивидуальной мобильности (СИМ — электросамокаты, моноколеса, сегвеи) превышать скорость в 20 км/ч при движении совместно с пешеходами. Соответствующее предложение содержится в пакете поправок к Правилам дорожного движения (ПДД), который подготовило ведомство. Опрошенные РБК Петербург эксперты считают, что вопрос об ограничении скорости СИМов актуален для Петербурга. По оценкам участников рынка, спрос на шеринг электросамокатов в городе за последний год вырос в два-три раза. Причем, в основном, самокатчики передвигаются по тротуарам со скоростью в разы выше, чем у пешеходов, что нередко становится причиной ДТП.

Павел Хусу, руководитель «Петербургского велообщества»:

«Технически возможно снизить скорость средств индивидуальной мобильности (СИМ) до 20 км/час. Власть может законодательно обязать производителей электросамокатов, моноколёс и т.д. устанавливать на транспортное средство ограничитель скорости. Если пользователь не сможет взломать эту блокировку, то он технически не сможет разогнаться до скорости больше 20 км/час. Сейчас такие ограничители используются на СИМах в шеринге — например, на самокатах от Whoosh и MOLNIA стоит ограничение скорости 25 км/час.

У некоторых пользователей поправки в ПДД вызовут разочарование и негодование — они не смогут ехать с такой скоростью, с какой бы им хотелось. Но большинство пользователей СИМов гонится не за высокой скоростью, а за тем, чтобы с нужной им скоростью преодолеть большие расстояния. Электросамокаты — это не просто развлечение (покататься и получить приятные эмоции), это способ преодолевать расстояние. Поэтому даже с ограничением скорости их функция не теряется.

Есть даже плюсы от технического ограничения скорости. Дело в том, что чем выше скорость у электроСИМов, тем быстрее тратится заряд аккумулятора. Скорость в 20 км/час может стать золотой серединой, когда пользователь сможет быстрее, чем пешком доехать до нужной ему точки, и при этом экономно расходовать заряд.

Другой вопрос, что 20 км/час на тротуаре среди пешеходов, которые не всегда достигают скорости даже 10 км/час — это много. Поэтому на тротуаре и самокаты, и моноколёса по-прежнему будут предоставлять пешеходам как минимум дискомфорт, как максимум — опасность.

Поэтому сейчас есть общемировая практика — приравнивать все скоростные СИМы к велосипедам. Эти транспортные средства должны использовать велоинфраструктуру и двигаться вместе с велосипедистами, как это происходит в Европе».

Илья Резников, эксперт по транспортному развитию территорий ИТП «Урбаника»:

«Сама идея регулировать скорость средств индивидуальной мобильности на тротуарах мне кажется правильной. Я считаю, что если некий транспорт движется со скоростью 60 км/час, а некоторые электросамокаты так могут, то их владельцы должны передвигаться в потоке с автомобилистами — с правами и в каске. Если же транспортное средство движется со скоростью 20-30 км/час, то оно должно ехать по велосипедной дорожке. А если ты медленно едешь на обычном самокате или на роликовых коньках со скоростью бегущего человека, то можешь перемещаться по тротуарам.

Однако я слабо себе представляю, как ГИБДД будет кого-то ловить на тротуарах. У нас носится много самокатчиков, и ведь нужно будет оценить скорость каждого. Это возможно сделать, имея переносной радар. Но, во-первых, скорость «с рук» уже давно не меряют, во-вторых, проблематично будет выделить человека из толпы. Камеры здесь не помогут, потому что ни у самокатчиков, ни у пользователей моноколёс и сегвеев нет номера. Поймать такого человека телекоммуникационными методами (например, по системам городского видеонаблюдения) будет дороже, чем величина вероятного штрафа. Поэтому, я думаю, всё закончится тем, что у ГИБДД будет план количества правонарушителей, которых им нужно будет поймать, и они его будут как-то выполнять.

Единственный правильный вариант урегулировать движение СИМов — строить велосипедные полосы по мере того, как количество средств будет увеличиваться. И тут важно учитывать все их виды. У нас в городе пока не велико количество велосипедных полос. Но даже по тем, что есть, например на набережной Фонтанки, на обычном самокате некомфортно ехать — асфальт для автомобильной дороги не подходит для маленьких колёс. Поэтому горожане на таких транспортных средствах и едут рядом с пешеходами.

Проблема передвижения на СИМах в Европе решается по-разному. В центре Праги, например, движение на таких транспортных средствах полностью запретили. Потому что там много людей, много туристов, а улицы узкие и выделять велоинфраструктуру негде. В каких-то странах регулируется скорость, где-то по достижению определённой скорости требуются права. Но какой-то общей практики, как регулировать передвижение людей на СИМах, на Западе пока нет. Окончательно эту проблему не решили ни в одной стране, потому что этот сегмент только развивается и в Европе, и в России».

https://www.rbc.ru/spb_sz/16/09/2020/5f61e09a9a79475c1be6afa6

РЖД-ПАРТНЕР; АЛИНА ХОХЛОВА; 2020.16.09; ОСНОВНОЙ УГРОЗОЙ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ СТАРЕНИЕ ПАРКА

Основной угрозой для железнодорожного транспорта необщего пользования является старение парка, заявил **исполнительный директор СРО «Ассоциация «Промжелдортранс» Александр Маняхин** на общем годовом собрании членов СРО «Ассоциация «Промжелдортранс».

По словам спикера, государство планировало решить эту проблему максимально просто и быстро – списать новые локомотивы и купить новые. Для этого необходимо было повысить тарифы настолько, насколько это нужно для того, чтобы обновить все локомотивы.

Ассоциации «Промжелдортранс» удалось продлить назначенный срок службы у 95% локомотивов на срок от 10 лет и более.

Как заявил Маняхин, ассоциацией было получено письмо от Министерства транспорта, где сообщалось, что 24 сентября вопрос о новом техническом регламенте будет рассмотрен на заседании коллегии ЕЭК. **Минтранс** дал обещание, что срок вступления в силу этих изменений будет составлять не 180 дней, как было предусмотрено проектом, а 30, тем самым было выиграно примерно 5 месяцев.

Другими угрозами для железнодорожного транспорта необщего пользования являются свободное передвижение по железнодорожным путям необщего пользования, экологические требования, а также снижение конкурентоспособности железной дороги.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/osnovnoy-ugrozoy-dlya-zheleznodorozhnogo-transporta-neobshchego-polzovaniya-yavlyaetsya-starenie-par/>

РЖД-ПАРТНЕР; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; 2020.16.09; ГРУЗАВТОТРАНС: ПЕРЕВОЗЧИКИ РОССИИ НУЖДАЮТСЯ В СПЛОЧЕНИИ И ОБЪЕДИНЕНИИ

Перевозчики пассажиров и грузов в РФ должны взять курс на совместное решение общих вопросов. Такое мнение озвучил **Владимир Матягин, президент национальной ассоциации грузового автомобильного транспорта «Грузавтотранс»**.

«Пока одна из проблем, которые существуют, – у нас пока перевозчики не объединились в единый «кулак», – отмечает эксперт.

В качестве ориентира глава ассоциации предлагает использовать зарубежный опыт и приводит пример американских коллег, создавших свою единую транспортную организацию.

«Вот она быстро приводит в чувство правительство. Начинают принимать неправильный закон – все! Мы останавливаем работу и с завтрашнего дня никуда не едем, потому что вы хотите нас без нас же женить», – комментирует он.

Подобное кооперирование помогло бы в противостоянии законам и инициативам, усложняющим работу всем компаниям России, занимающимся перевозками. В частности, это могло бы повлиять на стремление **Минтранса России** ввести плату за пользование региональными дорогами с 2025 года ради обеспечения бесплатного проезда в общественном транспорте. Однако дополнительные расходы существенно мешают большинству перевозчиков – особенно тем, чья техника находится в лизинге.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/gruzavtotrans-perevozchiki-rossii-nuzhdayutsya-v-splochenii-i-obedinenii/>

ТАСС; 2020.16.09; СТРОИТЕЛИ ЗАВЕРШАТ НАЛАДКУ КОНТАКТНОЙ СЕТИ НА НОВОМ Ж/Д МОСТУ ПОД МУРМАНСКОМ К 1 ОКТЯБРЯ

Строители выполнили основную часть работ по возведению нового железнодорожного моста на реке Кола в районе станции Выходной под Мурманском, который строится взамен разрушенного в июне. К 1 октября завершат наладку контактной сети и обустройство железнодорожной инфраструктуры, сообщает в среду **пресс-служба** ГУ МЧС России по Мурманской области.

"Строительство нового моста через реку Кола взамен обрушившегося в июне мостового перехода планируется завершить к 1 октября этого года. <...> В настоящее время

основная часть работ выполнена. Производится обустройство железнодорожной инфраструктуры и наладка контактной сети", - сказано в сообщении.

В ведомстве отмечают, что работы ведутся круглосуточно и будут выполнены в срок. Ранее ОАО "РЖД" сообщалось, что строители демонтировали старые части конструкции, установили 34 новых буронабивных свай, четыре опоры, ростверки и выполнили перекачку нового пролетного строения длиной больше 110 метров на береговые опоры.

На время работ по строительству нового моста через реку Кола железнодорожники организовали движение поездов по обходному участку, для этого было уложено 5,7 км нового пути от станции Выходной до блокпоста 9 км. Работа по восстановлению железнодорожного сообщения с Мурманском была проведена за 18 дней, обходной путь открыт для движения на 4 дня раньше намеченного срока, первый грузовой поезд по обходному участку прошел 19 июня, пассажирский - 24 июня.

Железнодорожный мост в Кольском районе под Мурманском обрушился 1 июня при проведении ремонтных работ, одна из опор была смещена и деформирована. В результате железнодорожное сообщение с Мурманском было прервано. К восстановлению железнодорожного сообщения по поручению президента России Владимира Путина были подключены железнодорожные войска Министерства обороны России. Аварийный мост был введен в эксплуатацию в 1930 году, а реконструирован в 2014.

<https://tass.ru/ekonomika/9469061>

ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; ГК "ДЕЛО" МОЖЕТ ПЕРЕПРОФИЛИРОВАТЬ ГРУЗОТЕРМИНАЛ GLOBAL PORTS ПОД ПЕТЕРБУРГОМ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ

Группа "Дело" рассматривает возможность перепрофилирования своего грузового терминала "Моби Дик" (входит в Global Ports, 30,75% которой принадлежит группе "Дело" - ИФ) в Кронштадте под прием пассажирских судов, сообщил совладелец группы Сергей Шишкарев журналистам в среду в Петербурге.

"Моби Дик", в принципе, был ориентирован на завоз контейнеров с автокомплектующими. Сегодня там перевалка пеллет, и терминал работает на 10% мощности. Мы серьезно это рассматриваем (перепрофилирование под пассажирские суда - ИФ)", - сказал он.

При этом Шишкарев подчеркнул, что "нужно учитывать интересы "Морского фасада", чтобы конкуренция была здоровой, чтобы мы никому на хвост не наступили".

"Пока проектировщики работают. Считаем, смотрим, высчитываем пассажиропоток", - добавил он.

Также Шишкарев отметил, что развитие пассажирского терминала, в случае принятия соответствующего решения о перепрофилировании, должно быть синхронизировано с развитием туристической инфраструктуры Кронштадта.

"Моби Дик" - морской грузовой терминал, расположенный в Кронштадте, на острове Котлин на входе в акваторию Невской Губы. Специализируется на обработке контейнеров, осуществляет перевалку навалочных, генеральных, крупногабаритных грузов и грузов ро-ро. Терминал начал работу в 2002 году.

Порт "Морской фасад" создан на намывных территориях Васильевского острова Петербурга, начал работу в 2008 году. Комплекс включает в себя 7 причалов общей длиной 2,2 тыс. м для приема океанских лайнеров длиной до 340 м, три круизных и один специализированный круизно-паромный терминал. Власти Петербурга владеют 100% акций АО "Пассажирский порт Санкт-Петербург "Морской фасад".

РИА НОВОСТИ; 2020.17.09; РОССИЯ СОЗДАСТ ИМПОРТОЗАМЕЩЕННУЮ ВЕРСИЮ SSJ100

Импортозамещенный пассажирский самолет Sukhoi Superjet 100 new будет создан в 2023 году, рассказал РИА Новости вице-премьер **Юрий Борисов**.

"Плановый срок завершения опытно-конструкторской работы - 2023 год, после чего планируется начать его летные испытания", - сообщил вице-премьер.

По его словам, создание самолета потребует прохождения новой сертификации - отдельных систем и всего самолета, а также предприятия-производителя.

Борисов отметил, что разработка нового SSJ100 ведется в соответствии с поручением президента от 25 января 2018 года и направлена на импортозамещение иностранных компонентов - бортовых систем и агрегатов.

В мае производитель самолетов SSJ100 - филиал "Региональные самолеты" корпорации "Иркут" - сообщил РИА Новости, что начал согласно графику выпускать техническую документацию на модернизированную версию самолета. Гендиректор ОАК Юрий Слюсарь в конце прошлого года заявил агентству, что SSJ100 после модернизации получит отечественные двигатели, новое крыло и ряд других новых агрегатов. Позднее в пресс-службе КРЭТ также отметили, что у нового SSJ100 будет российская навигационная система.

В 2019 году сообщалось, что министерство промышленности и торговли России заказало научно-исследовательские и опытно конструкторские работы в рамках импортозамещения компонентов самолета Sukhoi Superjet. В настоящее время большинство систем в самолете - иностранного производства, в том числе более 10% - американские комплектующие. Из-за этого любые поставки самолетов в базовой версии SSJ100 требуют согласования продаж с властями США.

<https://ria.ru/20200917/ssj100-1577368726.html>

ТАСС; 2020.16.09; В ДАЛЬНИЕ ГОРНЫЕ РАЙОНЫ ПО ПОЛЯРНОЙ НОЧИ ПРИ -60. КАК ЯКУТИЯ ГОТОВИТ КАДРЫ ДЛЯ АВИАЦИИ

В авиакомпаниях Якутии - нехватка пилотов, особенно вертолетчиков, и это несмотря на зарплату до 310 тыс. рублей. Объяснение есть: полярные ночи, сильные туманы, летать нужно в дальние горные районы, где температура опускается до -60. Найти летчиков для работы в таких условиях нелегко. Именно поэтому якутская авиакомпания "Полярные авиалинии", которая доставляет пассажиров и грузы в отдаленные северные районы, решила готовить кадры самостоятельно

Социальная необходимость

Для таких регионов, как Якутия, Чукотка, Магадан, подготовка собственных специалистов авиационной отрасли - не производственная, а социальная необходимость, считает первый замминистра образования и науки Якутии Михаил Присяжный.

"Дефицит пилотов ощущается по всей стране. Связано это с постепенным выбыванием ранее подготовленных специалистов, последние десятилетия не велась активная подготовка кадров, - говорит Присяжный. - Другой фактор - устаревала и не обновлялась техника. Для большой и малой авиации объемы подготовки были сокращены. При этом она ведется только на бюджетных местах. В России единственное учебное заведение, которое готовит пилотов вертолетов Ми-8, - Омский летно-технический колледж гражданской авиации, филиал Ульяновского авиационного института".

В прошлом году на всю Россию было 100 бюджетных мест. Те, кто туда поступает, практически сразу получают контракты от таких крупных авиакомпаний, как "ЮТэйр", а также крупных корпораций нефтедобывающих компаний, которым необходимо постоянно организовывать работу вахтовым методом.

"Но для нас использование вертолетов - не производственная необходимость, а социальная, потому что воздушное сообщение порой единственная возможность перемещения внутри региона", - уверен замминистра.

Молодежь - в авиацию

Больше всех, говорит гендиректор "Полярных авиалиний" Семен Винокуров, не хватает вертолетчиков. Дефицит в экипажах летного состава сейчас составляет 37 человек, из которых 20 - командиры воздушного судна, 14 - вторые пилоты, три - штурманы.

Чтобы сделать профессию пилота популярнее, в Якутии второй год работает республиканский проект "Молодежь в авиацию": в 2018 году вопрос подготовки летчиков для полярной авиации, прежде всего для вертолетов Ми-8, на заседании госкомиссии по развитию Арктики поставил глава Якутии Айсен Николаев и получил поддержку правительства России.

Сегодня в рамках проекта в систему школьного образования для учащихся 9-11-х классов включены программы авиационной профориентационной подготовки, расширены квоты целевого поступления для абитуриентов из Якутии в авиационные вузы и ссузы страны.

В этом году 19 выпускников якутских школ по целевому набору поступили на бюджетные места в Омский летно-технический колледж гражданской авиации. После окончания колледжа они станут пилотами Ми-8 и сразу получают работу в авиакомпании "Полярные авиалинии".

Семен Винокуров считает, что "при наличии большой потребности в пилотах вертолетов в таких крупных вертолетных авиакомпаниях, как "ЮТэйр", "Ямал", "Русские вертолетные системы", поступление 19 курсантов из Якутии - а это четверть от общего набора - очень хороший результат реализации пилотного проекта".

Чтобы ускорить подготовку коммерческих пилотов вертолетов для Якутии и Дальнего Востока, власти региона просят Федеральное агентство воздушного транспорта - **Росавиацию** - организовать программу переподготовки бортмехаников и авиатехников на коммерческих пилотов гражданской авиации. Планируется, что эта программа заработает на базе Якутского авиационно-технического училища гражданской авиации.

Первый летный класс

В 2019 году в селе Ой Хангаласского района при содействии авиакомпании "Полярные авиалинии" был открыт специализированный летный класс, курсанты которого встречались с действующими пилотами, ветеранами авиации, узнавая от них о профессии, технике, требованиях, особенностях подготовки и специфике работы.

Началось все с того, что управление образования Хангаласского района вышло с предложением к авиакомпании.

"Задачи - ознакомительные. Прежде всего речь идет о профориентации и подготовке к вступительным испытаниям - психологическому тестированию, экзамену по общефизической подготовке. Обучение прошли 19 ребят из восьми школ района. Они приезжали на занятия в выходные дни и во время каникул, проживали в интернате школы. В селе расположен аэропорт движения ДОСААФ, где дети могут проходить полевые сборы и тренировки. В этом году из-за коронавируса таких занятий не было, но в будущем эта работа планируется", - рассказала начальник управления образования Хангаласского района Елизавета Мартынова.

Благодаря этой работе в этом и прошлом году были отобраны наиболее мотивированные ребята из разных районов Якутии.

С курсантами, поступившими в Омский летно-технический колледж гражданской авиации, авиакомпания "Полярные авиалинии" заключает ученические договоры, которые предоставляют право на бесплатный проезд к месту постоянного жительства и обратно один раз в год в период каникул, получение стипендии на время обучения (в зависимости от курса и успеваемости от 2 до 5 тыс. рублей), возмещение расходов за проживание в общежитии, возможное получение материальной помощи по заявлению, прохождение производственной и летной практики на воздушных судах авиакомпании, а также гарантированное трудоустройство.

"Поступили заинтересованные и подготовленные"

В этом году, как рассказал Присяжный, у абитуриентов повысился средний балл в аттестатах. Если раньше могли быть и тройки, то теперь поступают хорошисты и даже круглые отличники.

"Проект "Молодежь в авиацию" позволил привлечь в ряды абитуриентов, заинтересовать ребят, которые имеют достаточно высокий уровень подготовки. Иногда поступают не напрямую из школы. Ребята могут пройти базовую подготовку по техническим специальностям после девятого класса, поступить в колледж, пройти техническую подготовку и уже после окончания поступать в авиационное".

Региону нужны не только пилоты, но и механики, техники, диспетчеры, говорит Михаил Присяжный. Так что тематика отраслевых проектов в профориентации, уже показавшая эффективность, будет расширяться.

Для быстрого решения различных учебных и бытовых проблем министерство образования республики планирует назначить в Омске своего представителя", - рассказал Присяжный.

Всю жизнь мечтал летать

Александр Долженков родом из известного на весь мир полюса холода, самой холодной обитаемой части мира - Оймяконского района на северо-востоке Якутии. Несмотря на то что он из региона, где сильно развиты традиционные отрасли сельского хозяйства, Александр признается, что всю сознательную жизнь мечтал стать пилотом вертолета.

"Учусь на втором курсе Омского летно-технического колледжа гражданской авиации. Поступление прошло несложно. "Полярные авиалинии" организовали прохождение врачебно-летной экспертной комиссии (кстати, все затраты на нее нам были возмещены) и сдачу нормативов физической подготовки в Якутске, что дало нам возможность не летать непосредственно в Омск".

Если есть мечта овладеть профессией, то учиться несложно, считает Александр. "Главное - не лениться. Наши преподаватели - большие профессионалы своего дела, доходчиво объясняют все сложные темы и готовы в любой момент помочь курсанту".

После окончания учебы по договору о целевом обучении выпускник должен отработать в "Полярных авиалиниях" минимум шесть лет. "Туда я приду в качестве второго пилота вертолета Ми-8, а в планах, конечно, стать командиром воздушного судна", - рассказывает студент.

Михаил Шапошников тоже второкурсник. Выпускник Намской районной гимназии подавал документы в пять учебных заведений. Как только узнал, что поступил в Омск, отнес документы в приемную комиссию Омского колледжа.

"Можно сказать, быть вертолетчиком - моя детская мечта. К нам в село часто прилетают вертолеты тушить лесные пожары. Для сельских ребятишек прилет вертолета всегда был радостным и волнительным. И тогда я думал, мне бы тоже в небо. И сейчас рад, что на пути к мечте", - не скрывает радости Михаил.

Сейчас курсанты изучают общие дисциплины: узнают, как устроен вертолет, изучают электротехнику и техническую механику. Летной практики еще не было, говорит Михаил. Павел Ильин окончил Физико-технический лицей имени академика Ларионова, курсант первого курса Омского летно-технического колледжа, ему только предстоит познакомиться со своей будущей профессией.

"Я точно знал, какое направление мне будет по душе. Мой дедушка Геннадий Федорович Ильин был штурманом-инструктором Ан-24, Ан-26, Як-40, дядя Владимир Ильин - командир эскадрильи, а также пилот-инструктор Bombardier (реактивный региональный узкофюзеляжный самолет - прим. ТАСС). Тетя, Ольга Ильина, - диспетчер, одна из важнейших специальностей в летной сфере".

Отец Павла работает в авиационном учебном центре преподавателем в части поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов, а мама - в международном аэропорту города Якутска.

"Практически вся моя семья связана с авиационной сферой, поэтому я выбрал Омский летно-технический колледж гражданской авиации, чтобы продолжить дело своей семьи. Почему именно вертолет? Очень интересно, как он устроен, летает, его возможности. Ну и понимаю, что пилот вертолета - очень нужная в Якутии профессия, ведь в будущем мы будем перевозить не только грузы, но и жителей труднодоступных отдаленных мест нашей большой республики", - объясняет свой выбор юноша.

Лучшие вертолеты

Семен Винокуров на встрече с только что поступившими студентами-вертолетчиками рассказывает о тех перспективах, которые их ожидают в случае успешного окончания учебы и начала работы в компании.

Вопрос важный - зарплата. Пилот вертолета получает от 260 до 310 тыс. рублей, второй пилот - от 180 до 225 тыс. рублей, бортмеханик - 160–190 тыс. рублей. Летный состав самолета: командир - до 260 тыс. рублей, второй пилот - до 140 тыс. рублей, бортмеханики - до 150 тыс. рублей.

В авиакомпаниях серьезная социальная поддержка сотрудников: оплата до двух проездов в год, займы летчикам для приобретения жилья, частичное возмещение расходов на аренду жилья, различные выплаты материальной помощи. Семен Винокуров уверен: профессия вертолетчика будет всегда востребована.

"Санавиация, пассажирские и грузоперевозки в отдаленные населенные пункты все равно будут выполняться на вертолетах. Так что уверен, что наши студенты совсем скоро станут нашими полноправными коллегами".

В компании серьезно обновили парк воздушных судов и планируют продолжать: на очереди новый чешский самолет L 410 New Generation, который будет выполнять санрейсы и рейсы на дальние маршруты, например из Якутска до Черского. Также есть планы по приобретению модернизированной версии вертолета "Ансат". В течение года, говорит Винокуров, будет приобретен в лизинг лучший вертолет в мире - Ми-8 МТВ.

<https://tass.ru/arktika-segodnya/9387609>

ТАСС; 2020.16.09; ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ГОРНО-АЛТАЙСКА ПЛАНИРУЮТ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ К ЛЕТУ 2022 ГОДА

Сбербанк и АФК "Система", владеющие аэропортом Горно-Алтайск (Республика Алтай), планируют к лету 2022 году провести реконструкцию терминала авиапредприятия. Об этом сообщила в среду **пресс-служба** правительства региона.

"Собственник планирует реконструкцию терминала. Сейчас выполняется проектирование, которое планируется завершить к весне 2021 года, к летнему сезону 2022 года - выполнить работы по реконструкции терминала", - сообщает **пресс-служба** правительства региона.

По данным властей, собственники аэропорта - "Сбербанк" и АФК "Система" - готовы выделить средства на развитие аэровокзального комплекса. В проекте - пристройка к аэровокзалу, которая позволит обслуживать с комфортом до 5 тыс. человек в сутки.

В пресс-службе уточнили, что в начале августа 2020 года во время встречи главы республики Олега Хорохордина с президентом Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) Александром Шохиним обсуждались перспективы сотрудничества сторон в проекте строительства международного терминала в аэропорту Горно-Алтайска. По словам Шохина, после открытия терминал сможет работать не только на Республику Алтай, но и на ближайшие туристические территории соседнего Алтайского края - курорт Белокуриху и турзону "Бирюзовая Катунь".

Как ранее сообщила **пресс-служба** правительства, по итогам прошлого года пассажиропоток составил 102 тыс. 401 человек, сейчас он уже превышает 110 тыс. пассажиров и продолжает расти - по итогам восьми месяцев рост уже составил 48%, по итогам года рост ожидается до 140 тыс. человек. На сегодня ежедневный пассажирооборот в 2,5 раза больше, чем в 2019 году, в сутки через аэропорт проходят 1,7-1,8 тыс. человек, в неделю выполняется 47 рейсов.

Аэропорт Горно-Алтайска вновь начал работу после 20 лет простоя в 2011 году после реконструкции и удлинения взлетно-посадочной полосы. Открытие аэропорта способствовало развитию туризма: по итогам 2011 года турпоток составил 1,35 млн человек, в 2018 году - более 2,1 млн человек. В 2012 году впервые для региона было запущено прямое сообщение с Москвой, сейчас также выполняются полеты в Санкт-Петербург, Екатеринбург, Казань, Красноярск, Омск, Новосибирск, Белокуриху.

<https://tass.ru/sibir-news/9469045>

ТАСС; 2020.16.09; ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ХАБАРОВСКА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ВОЗОБНОВЯТ В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ

Авиакомпания Nordwind Airlines совместно с Pegas Fly откроют прямые рейсы из Хабаровска в Санкт-Петербург, сообщила **пресс-служба** хабаровского аэропорта.

"В международном аэропорту Хабаровск открывается новый рейс - авиакомпания Nordwind Airlines совместно с Pegas Fly с 26 октября 2020 приступает к выполнению регулярных беспосадочных рейсов в Санкт-Петербург", - говорится в распространенном релизе. Прямой рейс не выполнялся пять лет, до Санкт-Петербурга можно было добраться с пересадками.

Полеты будут выполняться дважды в неделю - в понедельник и четверг - на широкофюзеляжном самолете Boeing 767-300 в двухклассной компоновке 290 кресел. Это 278 мест эконом-класса и 12 мест бизнес-класса. Продажа авиабилетов уже открыта.

"На протяжении последних нескольких лет мы вели переговоры с авиакомпаниями по открытию прямого маршрута Хабаровск - Санкт-Петербург. К сожалению, на авиационном рынке немного авиакомпаний, способных выполнять прямые беспосадочные перелеты на такие расстояния. Мы очень рады, что наш партнер, авиакомпания Nordwind Airlines, поддержал инициативу открытия прямого круглогодичного рейса из Хабаровска в северную столицу. Надеемся, что это он сохранится в расписании аэропорта Хабаровск на долгое время", - приводят в сообщении слова генерального директора АО "Международный аэропорт Хабаровск" (дочернее предприятие АО "Хабаровский аэропорт", осуществляющее эксплуатацию нового терминала внутренних авиалиний аэропорта Хабаровск) Юрия Кондратчика.

<https://tass.ru/ekonomika/9468415>

ТАСС; 2020.16.09; ВЕРТОЛЕТ МИ-38 ОСНАСТЯТ УНИКАЛЬНОЙ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМОЙ МНОГОЦЕЛЕВОЙ ВЕРТОЛЕТ МИ-38 ПЕРВЫМ В РОССИИ ПОЛУЧИТ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНУЮ СИСТЕМУ.

ОБ ЭТОМ ТАСС РАССКАЗАЛ ДИРЕКТОР ПРОГРАММЫ ВЕРТОЛЕТА МИ-38 РОМАН КАРГИН

"Планомерно происходит дальнейшее развитие машины. Сейчас идут работы по модификации рулевого винта, которые качественно повысят управляемость этого вертолета, его летно-технические характеристики, и осенью мы планируем выйти на финальную стадию по сертификации противообледенительной системы на данном вертолете, что позволит продолжать полеты именно в условиях обледенения. Это уникальная опция, которая ранее не применялась на российских вертолетах", - сказал он. Как пояснил Каргин, в настоящее время все вертолеты при попадании в зону обледенения должны из нее немедленно выходить и прекращать полет. Новое оборудование позволит Ми-38 не допустить наращивания льда при продолженном полете. "Здесь комплексное решение: тут совмещены абсолютно новая конструкция композитных лопастей, в которые уже вшита противообледенительная система, и то новое оборудование, которое мы сделали", - уточнил директор программы вертолета.

Большая часть предварительных испытаний системы прошла в 2019 году, остался этап испытаний в условиях обледенения. Для этого планируется перебазировать вертолет в Архангельск, где есть уникальные погодные условия, которые позволяют длительное время на разных режимах испытывать противообледенительную систему.

"Я думаю, что осенью мы закончим весь объем полетов, который необходим для того, чтобы можно было подать документы уже в **Росавиацию** для получения дополнения к сертификату типа на данную опцию", - сказал Каргин.

<https://tass.ru/armiya-i-opk/9470829>

ПРАЙМ; 2020.16.09; "ГАЗТЕХЛИЗИНГ" ТРЕБУЕТ В СУДЕ В КОМИ \$20,3 МЛН ОТ "КОМИАВИАТРАНСА"

Крупная российская лизинговая компания "Газтехлизинг" в арбитражном суде республики Коми требует взыскать более 20,3 миллиона долларов (более 1,5 миллиарда рублей по текущему курсу) с авиакомпании "Комиавиатранс", следует из опубликованного в среду определения суда.

Иск заявлен о взыскании задолженности по арендной плате по договорам аренды самолетов от 21 апреля 2014 года в сумме около 16,5 миллиона долларов и штрафных санкции в размере более 3,8 миллиона долларов.

Третьими лицами к спору привлечены компания GTL-Avia Ltd, зарегистрированная в Ирландии дочерняя структура "Газтехлизинга" и министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Коми. Предварительные слушания по делу суд назначил на 27 октября.

Этот же суд в Коми в сентябре 2019 года оставил без рассмотрения иск GTL-Avia Ltd о взыскании с "Комиавиатранса" более 17 миллионов долларов. В том иске истец также

требовал взыскать с перевозчика задолженность по тем же договорам аренды самолетов от 21 июля 2014 года и штрафные санкции.

Договоры заключены на аренду шести бразильских самолетов Embraer EMB-145LR. Суд, оставляя иск без рассмотрения, сослался на содержащуюся в договорах оговорку о подсудности, согласно которой все споры между сторонами должны передаваться в Лондонский суд международного арбитража.

Росавиация в декабре 2018 года сообщала, что перевела пять самолетов Embraer ERJ-145 авиакомпании "Комиавиатранс" в государственный реестр гражданских воздушных судов РФ. В сообщении отмечалось, что лизингодателем этих пяти самолетов, находившихся ранее в Бермудском реестре, является GTL-Avia Ltd.

Согласно презентации "Газтехлизинга", ее дочерняя компания GTL-Avia предоставляет услуги по финансовому и операционному лизингу воздушных судов.

ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; РОСАВИАЦИЯ ПРИСТУПАЕТ К СЕРТИФИКАЦИИ МС-21 С РОССИЙСКИМИ КОМПОЗИТАМИ

Росавиация приступает к сертификации МС-21 с применением российских полимерных композиционных материалов в основных элементах планера самолета.

Заявка на сертификацию от ПАО "Корпорация Иркут", разработчика и производителя МС-21, зарегистрирована 14 сентября.

"Работы по данной заявке проводятся в рамках импортозамещения. Разработчик самолета планирует заменить композиционные материалы крыла, элементы оперения и центроплана. Разработчик планирует завершить работы к концу 2021 года", - сообщила "Интерфаксу" представитель **Росавиации**.

ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; ЧИСЛО ТРАНЗИТНЫХ ПОЛЕТОВ НАД РФ В АВГУСТЕ УПАЛО НА 2% К ИЮЛЮ

Число транзитных полетов через воздушное пространство РФ, часть которых обеспечивает "Аэрофлоту" (МОЕХ: AFLT) "транссибирские роялти", в августе 2020 г. упало более чем на 63% к августу прошлого года, следует из статистики **Росавиации**.

В абсолютном выражении показатель составил 10,3 тыс. В сравнении с июлем 2020 г. он сократился на 2%.

В целом на международных воздушных линиях, которые включают транзит, в августе выполнено 26,2 тыс. полетов (-70% г/г).

Число внутренних полетов составило 112,4 тыс. (+9% г/г).

Всего в небе над РФ в августе 2020 г. диспетчерами обслужено 138,6 тыс. полетов, что на 27% меньше, чем годом ранее. За 8 месяцев 2020 г. обслужено 848,1 тыс. полетов (-30% г/г).

ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ АЭРОФЛОТА УТВЕРДИЛ ПРОСПЕКТ ДОПЭМИССИИ

Совет директоров "Аэрофлота" (МОЕХ: AFLT) утвердил проспект допэмиссии 1,7 млрд обыкновенных акций, размещаемой по открытой подписке.

Решение принято на заседании совета во вторник, сообщила компания. Также одобрен "ряд технических процедур и документов, необходимых для организации размещения", добавили в пресс-службе. Публикация проспекта ожидается после его регистрации ЦБ.

Допэмиссию до 1,7 млрд акций ранее утвердили акционеры "Аэрофлота". Привлечение средств через SPO направлено на "повышение ликвидности и финансовой устойчивости группы, а также на поддержку восстановления операционной деятельности до докризисного уровня", сообщила компания, имея в виду кризис, связанный с пандемией COVID-19.

О возможности инвестиций в акции "Аэрофлота" ранее заявляли ВТБ (МОЕХ: VTBR), Российский фонд прямых инвестиций и Промсвязьбанк (МОЕХ: PSKB). При этом, согласно распоряжению правительства, по итогам размещения доля государства в "Аэрофлоте" должна быть не меньше нынешних 51,17% (держатель пакета -

Росимущество). Получается, что государство должно выкупить чуть больше половины допэмиссии.

Параметры SPO, в том числе объем и цена размещения, пока не объявлялись. Замгендиректора "Аэрофлота" Андрей Чиханчин говорил ранее, что "технически возможна допэмиссия до 1,7 млрд акций, но это не означает, что мы разместим все эти акции". Аналитики не берутся прогнозировать параметры допэмиссии, но предполагают, что цена будет предложена с хорошим дисконтом к рынку.

"По нашему мнению, если компания рассчитывает на интерес к размещению со стороны частных инвесторов, ей придется предложить значительный дисконт к текущей рыночной стоимости", - говорится в обзоре инвесткомпания "Атон".

"Цена, на мой взгляд, будет зависеть от того, какой именно объем будет размещаться на открытом рынке среди портфельных инвесторов, - сказал "Интерфаксу" аналитик "Уралсиба" (МОЕХ: USBN) Константин Белов. - Общий объем размещения может быть достаточно большим, но большая часть его будет выкуплена подконтрольными государству структурами. Но для остальных может потребоваться существенный дисконт к текущим ценам".

Помимо пакета Росимущества, 3,5% в "Аэрофлоте" у госкорпорации "Ростех", 5,1% принадлежат физлицам, 0,1% - менеджменту компании, еще 4,3% - казначейский пакет, 35,7% - у институциональных инвесторов.

ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; S7 ОБЪЯВИЛА РАСПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ ДО ЛЕТА СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА

Авиакомпания S7 объявила распродажу билетов на рейсы, которые будет выполнять с 23 сентября этого года по 31 мая следующего.

Скидки составят до 50%, говорится в сообщении компании. Они доступны по тем направлениям, по которым S7 летает сейчас. Распродажа проводится на сайте перевозчика всего три дня.

Из зарубежных направлений у S7 сейчас только открытая в августе Турция - курортные города Анталья и Даламан.

Из-за приостановки международного авиасообщения и карантина внутри страны авиация стала одной из наиболее пострадавших от коронавируса отраслей. Для привлечения пассажиров авиакомпании стали продавать ваучеры на полеты в будущем и предлагать более выгодные условия перевозки.

ИНТЕРФАКС; 2020.16.09; СОЗДАННАЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОВОКЗАЛА В АЭРОПОРТУ ИРКУТСКА КОМПАНИЯ ЛИКВИДИРУЕТСЯ

Учредители приняли решение о ликвидации ООО "Терминал Иркутск", которое изначально создавалось как управляющая компания для привлечения инвестиций в создание нового аэровокзала в действующем аэропорту Иркутска.

Сведения о принятии решения о ликвидации юридического лица и назначении ликвидатором Виктора Орлова внесены в ЕГРЮЛ 15 сентября, свидетельствуют данные аналитической системы "СПАРК-Интерфакс".

Учредителями ООО "Терминал Иркутск" являются ООО "Система управления" (его бенефициаром выступает Марьяна Чуракова) и АО "Рампорт Аэро" (75% у нидерландской United Airports Management, 25% - у структуры "Ростеха").

Как сообщалось, ФАС ранее признала ООО "Терминал Иркутск", наряду с несколькими структурами бизнесмена Романа Троценко, владельца холдинга "Новпорт", нарушившими закон о защите конкуренции. Компании были привлечены к проекту строительства нового терминала в аэропорту Иркутска. При этом правительство Иркутской области и теперь уже бывший губернатор Сергей Левченко решили привлечь эти компании к проекту без проведения тендера.

После первых предостережений ФАС иркутские власти прекратили все работы на строительной площадке аэропорта, ограничившись лишь проектированием.

В конце июля 2019 года ФАС предписала властям расторгнуть соглашения с потенциальными инвесторами, объявить тендер и согласовать его условия с

антимонопольным ведомством. ФАС также вынесла постановление о штрафе для Левченко в размере 30 тыс. рублей.

Новый губернатор Иркутской области Игорь Кобзев пообещал, что власти до конца 2020 года подготовят тендер по выбору концессионера для иркутского аэропорта. По его словам, строительство нового терминала с инфраструктурой обойдется в сумму до 20 млрд рублей.

Аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную в 2015 году. Задачей было привлечь частные инвестиции для реконструкции действующего терминала, а в будущем - для строительства нового аэропорта за пределами города.

Иркутский аэропорт расположен в черте города, имеет два терминала и взлетно-посадочную полосу протяженностью 3,5 тыс. метров. В 2019 году пассажиропоток вырос на 11,3% по сравнению с 2018 годом - до 2,463 млн человек.