



Ежедневный мониторинг СМИ

18 СЕНТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НЕ ПОЛУЧИЛО МАТЕРИАЛЫ О СОЗДАНИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ В ПОЛОЖЕННЫЙ СРОК – ТРУТНЕВ	4
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.18.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЛАНИРУЕТ ТРИЛЛИОННУЮ ЭМИССИЮ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЛИГАЦИЙ; ОНИ НУЖНЫ ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ И ЖИЛЬЯ	4
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЮЛИЯ АКИНЬШИНА; 2020.18.09; ГОСКОМПАНИЯ «АВТОДОР» ХОЧЕТ ЗАНЯТЬ У РЫНКА 500 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ; НО РАЗМЕРЫ И ЗАКРЕДИТОВАННОСТЬ ДЕЛАЮТ ЭТУ ЗАДАЧУ ТРУДНОВЫПОЛНИМОЙ.....	6
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА АЛПАТОВА; 2020.18.09; АВАРИЙНЫЙ ВЫВОД; РАЗРАБОТЧИКИ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО ПОНЕСУТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ДТП	8
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.18.09; УГРУЖАЮЩЕЕ СОСТОЯНИЕ; ОАО РЖД ВОЗЬМЕТ С КЛИЕНТОВ ЕЩЕ 300 МЛРД РУБ. ЗА ПЯТЬ ЛЕТ.....	9
РБК; ИВАН ТКАЧЁВ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.18.09; КРУПНЕЙШИЙ СУПЕРТАНКЕР ВЕНЕСУЭЛЫ ПЕРЕШЕЛ ПОД РОССИЙСКИЙ ФЛАГ.....	11
КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.17.09; СВЕТЛАНА БЕЛОВА; ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОМПОНЕНТЫ СОБЕРУТСЯ В SSJ 100 NEW; БУДЕТ ЛИ ВОСТРЕБОВАНА ЗА РУБЕЖОМ НОВАЯ МОДЕЛЬ ЛАЙНЕРА.....	13
ВЕДОМОСТИ; АНДРЕЙ СТАСЬ; 2020.18.09; VOLOCORTER ЗАПУСТИТ АВИАТАКСИ В ТЕЧЕНИЕ ГОДА; В РОССИИ ЭТОТ ПЕРСПЕКТИВНЫЙ СЕГМЕНТ НЕ РАЗРАБАТЫВАЕТСЯ.....	14
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.18.09; ФАС ЗАГЛЯНУЛА В КАМЕРЫ; ПРИОСТАНОВЛЕН ТЕНДЕР ПО РАСШИРЕНИЮ МОСКОВСКОЙ СИСТЕМЫ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ	15
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА, ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2020.18.09; МИНЦИФРЫ ПРЕДЛОЖИЛО ПРОКОНТРОЛИРОВАТЬ ЦИФРОВИЗАЦИЮ ГОСКОМПАНИЙ; В ЧАСТНОСТИ, МИНИСТЕРСТВО ХОЧЕТ СОГЛАСОВЫВАТЬ СТРАТЕГИИ ЦИФРОВОГО РАЗВИТИЯ	16
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.18.09; ГОСЗАКУПКИ ПЕРЕЕХАЛИ; МИНФИН КОНСОЛИДИРУЕТ ЭЛЕКТРОННОЕ ГОСУДАРСТВО НА СВОИХ СЕРВЕРАХ.....	18
КОММЕРСАНТЬ; НИКИТА КОРОЛЕВ, АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ; 2020.18.09; РЕГИОНЫ ПРИНУЖДАЮТ К «ДИАЛОГУ»; НА ЗАПУСК СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА И ОБЩЕНИЯ С ЧИНОВНИКАМИ ВЫДЕЛЯТ СУБСИДИИ	19
1 КАНАЛ; 2020.17.09; БОЛЕЕ 4,5 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ ВЫДЕЛИЛО ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В РЕГИОНАХ.....	20
РИА НОВОСТИ; 2020.17.09; ХУСНУЛЛИН ПРИЗВАЛ РЕГИОНЫ ПОМОГАТЬ РЖД В МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА	20
ТАСС; 2020.17.09; ОБЪЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ НАЦПРОЕКТОВ В 2021 ГОДУ СОСТАВИТ 2,2 ТРЛН РУБЛЕЙ.....	21

ТАСС; 2020.17.09; МИНФИН УВЕЛИЧИТ РАСХОДЫ НА НАЦПРОЕКТЫ В 2021-2022 ГОДАХ	23
ИНТЕРФАКС; 2020.18.09; ТРУТНЕВ НЕ ВИДИТ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ В РАСШИРЕНИИ ГРАНИЦ СЕВМОРПУТИ.....	24
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; ЗАГРУЗКУ СЕВМОРПУТИ К 2024Г ПОДТВЕРДИЛИ НОВАТЭК, ГАЗПРОМ НЕФТЬ, НОРНИКЕЛЬ, ПРОЕКТЫ РОСНЕФТИ ПОКА В ПЕРСПЕКТИВЕ – ТРУТНЕВ.....	24
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; ВОСТОКУГОЛЬ ПОСЛЕ СМЕРТИ БОСОВА ВЫПАЛ ИЗ ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК ПО СЕВМОРПУТИ	25
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; НИЖЕГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ МОГУТ ПРИВЛЕЧЬ ЗА СЧЕТ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЛИГАЦИЙ 170 МЛРД РУБ. НА ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ	25
ТАСС; 2020.17.09; РОССИЯ ПОДГОТОВИТ ДОГОВОР О РЕЖИМЕ ГОСГРАНИЦЫ С ЛАТВИЕЙ.....	26
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПОСТАНОВЛЕНИЕ О ПРОДЛЕНИИ COVID-СУБСИДИЙ ДЛЯ АЭРОПОРТОВ	26
ТАСС; 2020.17.09; ЗАХАРОВА: БОЛЕЕ 312 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ВОСПОЛЬЗОВАЛОСЬ ОРГАНИЗОВАННЫМИ РФ ВЫВОЗНЫМИ АВИАРЕЙСАМИ	27
RNS; 2020.17.09; АВТОЭКСПЕРТ УВИДЕЛ КОРРУПЦИОННЫЕ РИСКИ В ПОВЫШЕНИИ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД.....	27
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД СОХРАНЯЮТ ПЛАНЫ НАПРАВИТЬ БОЛЕЕ 200 МЛРД РУБ. НА РАЗВИТИЕ КОНТЕЙНЕРНОГО ТРАНЗИТА В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД ГОТОВЫ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ, ЖДУТ РЕШЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА	28
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД ПРОДОЛЖАЮТ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ, ВОЗОБНОВИЛИ КОМАНДИРОВКИ ЗА РУБЕЖ.....	28
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД НАЧАЛИ ПРЕДПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ 2 Ж/Д ЛИНИЙ В ЕГИПТЕ	29
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД ХОТЯТ РАЗВИВАТЬ ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ИЗ ИНДИИ ЧЕРЕЗ ИРАН ПО МТК «СЕВЕР-ЮГ»	29
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД НАМЕРЕНЫ УЧАСТВОВАТЬ В ТЕНДЕРЕ ИНДИЙСКИХ ЖЕЛДОРОГ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ПАССАЖИРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЗА \$2 МЛРД	30
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД ГОТОВЫ ПРЕДОСТАВИТЬ КОМПЕТЕНЦИИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ В МОНГОЛИИ	30
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В ПРОЕКТЕ ТРАНСКОРЕЙСКОЙ МАГИСТРАЛИ, ДО КОНЦА ГОДА РАССЧИТЫВАЮТ ОПРЕДЕЛИТЬСЯ С ТЕСТОВОЙ ОТПРАВКОЙ	31
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; СТРУКТУРА РЖД ПРОДОЛЖАЕТ ПРОРАБОТКУ ЛЕГКОГО МЕТРО В АЭРОПОРТ ХОШИМИНА, ИЗУЧАЕТ РЯД ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ	32
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; UTLC ERA В 2020 Г ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ ДО 550 ТЫС. TEU.....	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.17.09; МЕНЬШЕ ГРУЗОВ, БОЛЬШЕ ВАГОНОВ: КАК ИЗМЕНИЛСЯ СПРОС НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ.....	33
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; ОТЭКО ОТГРУЗИЛА ПЕРВУЮ ПАРТИЮ УГЛЯ КУЗБАССКОГО «ИНВЕСТ-УГЛЕСБЫТА» СО СВОЕГО ТЕРМИНАЛА В ПОРТУ ТАМАНЬ	35

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; КОРЕЙСКАЯ HYUNDAI ПЕРЕДАЛА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПЕРВЫЙ КОНТЕЙНЕРОВОЗ НА СПГ	35
ТАСС; 2020.17.09; ЮЖНАЯ КОРЕЯ И РОССИЯ МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ ПАССАЖИРСКИЕ РЕЙСЫ В КОНЦЕ СЕНТЯБРЯ	36
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; ЕГУРТАIR ВОЗОБНОВИЛА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ МОСКВОЙ И КАИРОМ.....	36
РАДИО СПУТНИК; 2020.17.09; ИМПОРТЗАМЕЩЕННЫЙ: КАБМИН ПРИОТКРЫЛ ПЛАНЫ НА SUPERJET-100 В 2023.....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; «ВОЛГА-ДНЕПР» ЗА СЧЕТ СПРОСА НА «АНТИКОВИДНЫЕ» ГРУЗЫ НАРАСТИЛА ВЫРУЧКУ В I ПОЛУГОДИИ НА 40%	37
ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; КИТАЙСКИЙ ПОДРЯДЧИК ОТКАЗАЛСЯ ОТ ИСКА К АЭРОПОРТУ «СИМФЕРОПОЛЬ».....	38

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НЕ ПОЛУЧИЛО МАТЕРИАЛЫ О СОЗДАНИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ В ПОЛОЖЕННЫЙ СРОК – ТРУТНЕВ

Правительство РФ не получило материалов о создании дальневосточной авиакомпании в положенный срок, поскольку исполнители этого поручения не согласовали единую позицию, заявил **вице-премьер – полномочный представитель президента в ДФО Юрий Трутнев**.

«Мы проводили совещания, одно из них проводил (первый **вице-премьер – ИФ**) Андрей Рэмович **Белоусов**, я тоже в нем принимал участие. Было поручено разработать несколько моделей работы авиакомпании. Никаких пока согласованных материалов в правительстве нет», – сказал Трутнев журналистам.

Ранее глава Минвостокразвития Александр Козлов говорил, что в правительстве ждут сценарии создания дальневосточного авиаперевозчика до 10 сентября. Из его слов следовало, что материалы должен был направить **Минтранс**.

«Поскольку поручение в установленный срок не выполнено, нам, скорее всего, придется соответствующие ведомства потрясти и как-то собрать их и напомнить о том, что дисциплина есть какая-то в правительстве, – сказал Трутнев в четверг. – Во всяком случае, нам надо получить эти материалы. Эта работа вполне осуществима, но много ведомств участвует, кроме того, там и «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), там и оценщики, потому что надо оценить долю «Аэрофлота» в «Авроре».

Проект дальневосточной авиакомпании с российскими самолетами, создать которую поручал президент **Владимир Путин**, обсуждается последние несколько лет. В **Минтрансе** ранее предлагали взять за основу авиакомпанию «Аврора»: предполагалось, что сначала «Аэрофлот» продаст свой контрольный пакет в «Авроре» ее второму акционеру – Сахалинской области, затем в ее капитал будет предложено войти остальным субъектам ДФО.

Но проект в таком виде не устраивал, в частности, главу Якутии Айсена Николаева, который публично критиковал идею **Минтранса**. Николаев выступал за создание перевозчика базе альянса существующих авиакомпаний, включая республиканские «Якутию» и «Полярные авиалинии». Вариант с альянсом, «когда несколько авиакомпаний, не объединяясь юридически, действуют в рамках одной территории, делят маршрутную сеть, обеспечивают единую систему продаж, тарифную политику – это вполне стандартная мировая процедура», заявлял Николаев.

9 сентября, то есть накануне «дедлайна» исполнения поручения, **Минтранс** сообщил, что по итогам очередного совещания с участием министров и глав дальневосточных регионов было решено «начать формирование консорциума региональных авиакомпаний». Как один из вариантов организации новой структуры «обсуждалась возможность управления консорциумом авиакомпанией «Аврора». Организационные, юридические и финансовые вопросы будут проработаны в дальнейшем, обещали в **Минтрансе**. По готовности «дорожная карта» создания консорциума «будет незамедлительно представлена в правительство РФ», заявляли в ведомстве.

<https://tass.ru/ekonomika/9487901>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.18.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЛАНИРУЕТ ТРИЛЛИОННУЮ ЭМИССИЮ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ

ОБЛИГАЦИЙ; ОНИ НУЖНЫ ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ И ЖИЛЬЯ

Правительство планирует выпустить инфраструктурные облигации на 1 трлн руб., заявил **вице-премьер Марат Хуснуллин**. «Это позволит компенсировать сокращение бюджета и финансирования национальных программ, а также сохранить объемы строительства», – пояснил он. Как ранее отмечал **вице-премьер**, в связи с коронавирусом и риском недополучения налогов бюджет на 2021–2023 гг. будет сокращен на 10%. «За счет инфраструктурных облигаций мы можем финансировать и инженерную инфраструктуру, и транспорт, и социальную [инфраструктуру], программы комплексного развития», – отметил он.

В ближайшие годы на строительство дорог с помощью облигаций «Автодора» планируется привлечь 500 млрд руб. Еще около 300 млрд руб. будет привлечено в проекты жилищного строительства с помощью Дом.РФ в качестве оператора. А выпуск облигаций на 200 млрд руб. через ВЭБ даст возможность осуществить финансирование строительства коммунальной и транспортной инфраструктуры в городах.

На конец 2019 г. на российском рынке концессионных облигаций в обращении находилось 32 выпуска таких бумаг суммарным объемом 91,9 млрд руб. За прошлый год состоялось только три новых эмиссии, а общий объем рынка увеличился всего на 5,6%. Триллионная эмиссия на этом фоне выглядит принципиальным шагом в развитии рынка.

В **пресс-службе** Дом.РФ «Ведомостям» сообщили, что выпуск облигаций планируется «для привлечения денег на обеспечение земельных участков под жилищное строительство магистральными инженерными сетями, а также для строительства социальной и транспортной инфраструктуры». Дом.РФ создаст специализированное общество проектного финансирования (СОПФ) и будет организовывать выпуск его облигаций на фондовом рынке. Средства от размещений будут направляться на финансирование инфраструктуры – либо застройщикам в виде инфраструктурных займов, либо субъектам РФ путем выкупа их собственных облигаций со стороны СОПФ. «Облигации будут с высоким кредитным качеством по привлекательным для инвесторов ставкам», – подчеркнули в Дом.РФ.

В мире инфраструктурные облигации, как правило, представлены в виде муниципальных целевых облигаций и корпоративных инфраструктурных облигаций. Почти все крупные инфраструктурные проекты в США, Канаде, Австралии и других странах осуществляются за счет revenue bonds – облигаций, выпускаемых под конкретный проект и обеспеченных конкретным источником дохода. Для реализации проекта обычно создается компания, которая занимается строительством объекта инфраструктуры – дороги, электростанции, стадиона и т. д., а потом эксплуатирует его и с полученных доходов расплачивается с владельцами облигаций. Поскольку инфраструктура – объект социально значимый и низкомаржинальный, в таких проектах, как правило, участвуют федеральные или местные власти. Главная их роль – гарантировать платежи по облигациям даже в том случае, если проект испытывает проблемы с окупаемостью. Кроме того, именно государство или местная власть являются собственниками построенного объекта.

В конце августа 2020 г. президент **Владимир Путин** рекомендовал правительству «аккуратно развивать» использование инфраструктурных облигаций. «Конечно, это очень хороший инструмент, его аккуратно, но надо использовать, расширять его использование», – говорил он. По словам **Путина**, это нужно делать «спокойно, с обеспечением устойчивости, стабильности и прозрачности всего процесса».

Фактически сейчас на рынке уже есть облигации, которые по сути являются инфраструктурными, говорит заместитель гендиректора «Алор брокера» Максим Дремин. «Почти все они выпущены для финансирования крупных концессионных проектов – «Главная дорога», Северо-Западная концессионная компания, «Западный скоростной диаметр» и др. Эти облигации в основном выкупались негосударственными пенсионными

фондами и крупными банками с госучастием. Только эти инвесторы могут позволить себе инвестиции в объемах, предполагаемых такими проектами», – объясняет Дремин.

При этом, указывает он, в России, как правило, инвестиции в облигации для создания инфраструктурных объектов осуществляют инвесторы, которые непосредственно эти объекты и реализуют, т. е. одновременно являются их крупными владельцами – напрямую или через аффилированные структуры. «Это логично – ключевой инвестор всегда хочет контролировать столь масштабные инвестиции и иметь прямое влияние на проект», – считает он.

Теоретически, по мнению Дремина, новыми выпусками облигаций могут заинтересоваться и крупные иностранные инвесторы, особенно в лице различных окологосударственных фондов, например таких, как Суверенный фонд Катара. «Расширение круга инвесторов возможно за счет предоставления по таким выпускам государственных гарантий на уровне правительства России, в этом случае, скорее всего, такие бумаги могут быть интересны крупным негосударственным зарубежным фондам прямых инвестиций, имеющим в своем портфеле аллокацию на РФ», – говорит Дремин.

Привлечение частных инвесторов к покупке инфраструктурных облигаций пока малореально, так как ликвидность бумаг невысока», – считает заместитель руководителя ИАЦ «Альпари» Наталья Мильчакова. «Впрочем, если имя эмитента облигаций будет на слуху, то определенный рост спроса возможен», – добавляет она. Главные проблемы в этой сфере, по ее мнению, «отсутствие в законодательстве о рынке ценных бумаг понятия инфраструктурных облигаций, а также часто невысокая известность эмитентов облигаций за пределами регионального уровня». Привлечь инвесторов можно было бы высокой доходностью, но в условиях, когда ключевая ставка составляет всего 4,25% и падают проценты по кредитам банков, занимать дорого на открытом рынке не имеет большого смысла, подчеркивает Мильчакова.

На текущий момент ставки по инфраструктурным облигациям могут составлять 5–7%, считает Дремин. «Обычно по ним предусмотрен плавающий купон, привязанный к инфляции или к учетной ставке ЦБ. Например, учетная ставка плюс 2%, – уточняет он. – Но это не так уж плохо для инвесторов при условии надежности бумаг». Однако директор Института стратегического анализа компании ФБК Игорь Николаев считает, что даже госучастие не сможет вселить уверенность в инвесторов, что проект будет реализован – тем более в срок. «У государства растет госдолг, бюджет не сходится, множество проблем. Все прекрасно понимают, что, если денег на более значимые статьи расходов будет не хватать, государство остановит начатые инфраструктурные проекты, – считает Николаев. – Но вполне возможно, инвесторы все же найдутся, и даже частные, если им на то укажет высокопоставленный чиновник».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/09/17/840351-pravitelstvo-planiruet>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ЮЛИЯ АКИНЬШИНА; 2020.18.09; ГОСКОМПАНИЯ «АВТОДОР» ХОЧЕТ ЗАНЯТЬ У РЫНКА 500 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ; НО РАЗМЕРЫ И ЗАКРЕДИТОВАННОСТЬ ДЕЛАЮТ ЭТУ ЗАДАЧУ ТРУДНОВЫПОЛНИМОЙ

Перед госкомпанией «Автодор» поставлена задача выпустить облигации на 500 млрд руб. всего за два года, сообщил вице-премьер **Марат Хуснуллин**. Выпуски инфраструктурных облигаций помогут правительству сохранить объемы дорожного строительства при падении доходов бюджета, они также помогут финансировать проекты дешевле, чем через механизм концессий, пояснил **Хуснуллин**. Он не сказал, почему в каких случаях финансировать строительство через концессии дорожке.

Прежде «Автодор» никогда не занимал так много, так как проекты в значительной степени финансировали инвесторы-концессионеры. Общая сумма обязательств

«Автодора» на конец 2019 г. составила около 220 млрд руб., из которых 166 млрд руб. приходится на облигационные займы.

Но займы на 500 млрд руб. могут вызвать сомнения у инвесторов. «Вряд ли эти облигации будут покупать: мы проанализировали долгосрочную программу «Автодора», его планы по выручке регулярно не исполнялись из-за срыва сроков строительства платных дорог и запуска движения по ним, а отсутствие дефолтов по облигациям до сих пор объяснялось лишь докапитализацией из бюджета», – говорит топ-менеджер госбанка. Но облигации – долгосрочный инструмент, позиция государства может поменяться, а инвесторам никто не компенсирует убытки, добавляет собеседник. «Мы – коммерческая структура, заставить банк покупать какие-либо бумаги в ущерб себе нельзя», – добавляет другой госбанкир. Представители Сбербанка, ВТБ и Газпромбанка не ответили на вопрос об интересе к облигациям «Автодора».

Дом.РФ займет 300 млрд руб. также на комплексное развитие территорий – эти средства будут предоставляться в виде займов застройщикам либо субъектам РФ путем выкупа их собственных облигаций. Дом.РФ разрабатывает механизм инфраструктурных облигаций на четырех пилотных регионах, заявлял в августе гендиректор компании Виталий Мутко: в Тюменской, Нижегородской, Ленинградской и Тульской областях. Проекты комплексного освоения территорий будут реализованы в соответствии с современными стандартами городской среды, пояснили в **пресс-службе** Минстроя. С учетом затрат на инфраструктуру, которые составляют до 20% от общего бюджета проектов, рентабельность проектов, как правило, не позволяет привлечь проектное банковское финансирование. Субъекты РФ, обязанностью которых является развитие и поддержание инфраструктуры, испытывают дефицит финансирования

Пока не доказана эффективность управления госкомпанией крупными инфраструктурными проектами без привлечения концессионера, предупреждает бывший федеральный чиновник. Госкомпания «Автодор» под такие проекты придется увеличить штат, что может снизить выгоду от более дешевого облигационного финансирования, говорят два собеседника. А концессии уже доказали свою эффективность, добавляет бывший федеральный чиновник.

Облигации «Автодора» будут, безусловно, востребованы инвесторами, ориентирующимися на квазисуверенный риск, не согласен младший вице-президент агентства Moody's Михаил Шипилов. «Думаю, инфраструктурные облигации «Автодора» – вполне рабочий механизм при условии госгарантий», – говорит партнер адвокатского бюро «Качкин и партнеры» Денис Качкин. **Хуснуллин** сообщил, что вопрос частичных госгарантий для облигаций сейчас просчитывается. Такая возможность обсуждается, говорит представитель Минфина. Но даже госгарантии сейчас работают не в полную меру. Бюджетный кодекс дает Минфину право отозвать их при нецелевом использовании займа и изменении документации без согласования с Минфином, предупреждает федеральный чиновник.

«Любая компания, выходя на облигационный рынок, конкурирует с другими эмитентами, поэтому здесь инвестор ориентируется на соотношение кредитного качества эмитентов. «Автодор» с уровнем рейтинга AA (RU) не является прямым конкурентом РЖД и «Газпрому» с уровнем рейтинга AAA, считает аналитик АКРА Илья Макаров. Плюс вопрос в объемах рынка для размещения таких облигаций: важно, чтобы государственные заемщики не начали конкурировать сами с собой, подчеркнул бывший федеральный чиновник транспортного блока правительства.

Объем рынка для размещения облигационных займов внутри России аналитики оценивают в 700 млрд руб. в год – но на эти деньги претендуют и другие заемщики – например, о планах финансирования инвестпрограмм выпусками бессрочных облигаций заявляли РЖД, «Газпром» и «Почта России». Прямая конкуренция с РЖД, «Газпромом» и другими коммерчески ориентированными компаниями под контролем государства за

независимых рыночных инвесторов маловероятна из-за специфики организации и целей «Автодора», скорее, он будет конкурировать за средства из фонда национального благосостояния или госбанков, предполагает Шипилов.

Поэтому участники совещаний в правительстве и собеседники, близкие к госкомпании, оценивают ее реальную возможность занять через облигации с учетом текущей закредитованности госкомпании и без госгарантий максимум 100 млрд руб. Но только на строительство трассы Москва – Казань госкомпания «Автодор» должна привлечь 150 млрд руб., помимо средств ФНБ

Всего планируется выпустить инфраструктурных облигаций в течение 2–3 лет на 1 трлн руб., рассказал **вице-премьер Марат Хуснуллин** (см. стр. 01). Помимо «Автодора» бумаги на 300 млрд руб. выпустит госкорпорация «Дом.РФ», на 200 млрд руб. – ВЭБ.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/18/840345-goskompaniya-avtodor>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9480471>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА АЛПАТОВА; 2020.18.09; АВАРИЙНЫЙ ВЫВОД; РАЗРАБОТЧИКИ БЕСПИЛОТНЫХ АВТО ПОНЕСУТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ДТП

В США оператор беспилотного такси Uber получил обвинение в убийстве по неосторожности. Смертельное ДТП по вине беспилотника произошло почти два года назад, однако только сейчас водителя Uber, 46-летнюю Рафаэлу Васкес, сочли виновной, так как она не переключила вовремя управление автомобилем на ручной режим. До этого считалось, что виноваты разработчики беспилотного автомобиля.

После этого власти штата запретили проводить тестирования на общих трассах, а Uber закрыл «беспилотный» эксперимент и уволил 300 операторов.

В России также уже зафиксированы аварии по вине беспилотного транспорта. В 2019 году беспилотник «Яндекса» столкнулся с легковым автомобилем на западе Москвы. В компании признали, что виноват оператор транспортного средства. Несмотря на то что машины получили незначительные повреждения, водителя временно отстранили от участия в тестировании.

Нормативной базы, которая бы регулировала подобные ситуации, у нас пока нет, говорит адвокат Герман Каневский. По закону ответственность несет владелец источника полученной опасности – в случае с беспилотниками это компания-разработчик.

«В общих случаях если транспортное средство принадлежит юрлицу, то на нем и лежит ответственность за причиненный вред. Однако юрлицо может потребовать частичного возмещения убытков с водителя, если докажет, что причиной ДТП стали его действия», – поясняет Каневский.

Это подтверждает Ярослав Федосеев, официальный представитель национальной технологической инициативы «Автонет». За ДТП будет нести ответственность именно разработчик – так прописано в постановлении правительства о проведении правового эксперимента по тестированию и эксплуатации беспилотных автомобилей.

Кроме того, документ предусматривает, что автомобиль должен быть застрахован на 10 млн рублей.

По оценкам экспертов, беспилотные такси могут появиться в Москве и крупных городах России уже к 2024 году. За это время необходимо провести полноценное тестирование и оценку возможности эксплуатации такого транспорта.

Минтранс разработал целый комплекс мероприятий для этого и подробный план по их реализации. Сейчас документ проходит финальный этап межведомственного согласования и скоро будет направлен на рассмотрение в правительство, рассказали в пресс-службе ведомства.

Согласно плану в России будут созданы специальные тестовые зоны для апробации как самих беспилотников, так и систем организации их движения.

Министерство также предлагает внести поправки в постановление правительства, о котором упоминалось выше. В рамках этих изменений в России будут созданы системы сбора, хранения, учета и использования данных о ТС, систем управления и организации их движения.

Также в планах – установить требования к безопасности беспилотников, разработать порядок расследований ДТП с их участием и механизм взаимодействия с сотрудниками полиции.

Минтранс предлагает создать необходимую законодательную базу, которой просто нет. Для разработки соответствующего федерального закона сейчас формируется рабочая группа.

Все эти меры направлены на поэтапное внедрение беспилотного транспорта в повседневную жизнь. Причем, как сообщает министерство, в том числе без присутствия инженера-испытателя в салоне. В нескольких регионах будут созданы дополнительные условия для такого тестирования. **«На первом этапе появится возможность проведения эксперимента без присутствия инженера-испытателя на месте водителя, а в перспективе – без присутствия непосредственно в салоне», – сообщают в пресс-службе ведомства.**

Однако Федосеев напоминает, что Россия является участником международной конвенции 1968 года, согласно которой в любом транспортном средстве с четырьмя колесами должен находиться человек. Пока внесение изменений в конвенцию не обсуждалось, так что в любом беспилотнике должен находиться оператор.

На этой неделе состоялась первая коммерческая перевозка на беспилотном транспорте – из Владимира в Москву была доставлена почти тонна овощей. Доставка стоила всего 1500 рублей. Беспилотник передвигался ночью при минимальном трафике. За рулем машины находился инженер, который следил за дорогой.

<https://rg.ru/2020/09/17/razrabotchiki-bespilotnyh-avto-budut-nessi-otvetstvennost-za-dtp.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.18.09; УГРУЖАЮЩЕЕ СОСТОЯНИЕ; ОАО РЖД ВОЗЬМЕТ С КЛИЕНТОВ ЕЩЕ 300 МЛРД РУБ. ЗА ПЯТЬ ЛЕТ

Как выяснил “Ъ”, ОАО РЖД за счет новых тарифных мер планирует дополнительно собрать с грузоотправителей порядка 300 млрд руб. до 2025 года и привлечь в кредит еще 900 млрд руб. до 2023 года, чтобы профинансировать инвестпрограмму. Также монополия хочет убрать с Восточного полигона пятую часть угля, заменив его более доходными грузами. Грузоотправители воспринимают идеи железнодорожников с предсказуемым скепсисом. Но это может быть только начало: по расчетам ОАО РЖД, инвестпрограмма в 2026–2030 годах с учетом правок в **комплексный план модернизации инфраструктуры (КПМИ)** превысит 6 трлн руб., что вдвое выше нынешнего среднегодового уровня.

ОАО РЖД планирует в 2021–2025 годах дополнительно собрать с грузоотправителей 293,3 млрд руб. за счет различных тарифных решений, следует из материалов к состоявшейся 16 сентября встрече руководства монополии во главе с гендиректором ОАО РЖД Олегом Белозеровым с крупнейшими клиентами. Это необходимо, чтобы обеспечить финансирование инвестпрограммы в условиях падения доходов – их отклонение из-за падения прогнозного объема перевозок от параметров долгосрочной программы развития до 2025 года (ДПР) оценивается в 1,1 трлн руб. на всем протяжении программы.

В ОАО РЖД пояснили, что этот набор тарифных изменений – один из вариантов, которые предлагает компания, и все предложенные меры будут обсуждаться с потребителями услуг и выноситься на рассмотрение правительства.

Часть тарифных изменений уже анонсировал “Ъ” и разъясняло руководство монополии (см. “Ъ” от 29 июля и 4 августа). Речь идет об отмене существующих льготных тарифных схем на порожний пробег инновационных вагонов, которые сегодня делают их возврат на 11–27% дешевле, чем типовых, и замену их 5-процентной скидкой на груженный рейс для таких вагонов до 2022 года. Также планируется дополнительная индексация порожнего пробега на 4%. «Порожний пробег обычных полувагонов несет отрицательную рентабельность для ОАО РЖД, и в условиях профицита парка полувагонов эта ситуация усугубляется, так как действие «унифицированных» тарифов на порожний пробег не стимулирует операторов к снижению доли порожнего пробега», – поясняют в монополии.

Будут проиндексированы и тарифы на контейнерные перевозки на 4%. В ОАО РЖД поясняют, что нормативная скорость доставки контейнеров установлена на уровне 550 км в сутки, а сейчас они идут со скоростью 800–1200 км в сутки, что влечет для ОАО РЖД дополнительные затраты, и монополия предлагает «справедливо поделиться положительными эффектами». Предусмотрено и увеличение тарифов на перевозку антрацита до уровня коксующегося угля (сейчас они ниже на 15%), отмена с 2022 года преференции в 10,5% для энергетического угля и сближение условий его перевозки с коксующимся.

Для компенсации роста акцизов на топливо и налоговой нагрузки на монополию предлагается на весь оставшийся срок действия ДПР ввести 1,2% надбавки к уже действующим 1,5%. Это даст монополии дополнительные 18,3 млрд руб. Альтернативы – сохранение ставки налога на имущество на уровне 1,6% или введение возвратного акциза на топливо.

Также ОАО РЖД хочет резко сократить поставки энергетического угля на восток. План 2020 года, закрепленный в соглашениях монополии с Кузбассом, предполагает отправку из региона на экспорт в восточном направлении 53 млн тонн. Монополия предлагает снизить поставки до 42 млн тонн, переключив 11 млн тонн на маловостребованные северо-западное и южное направления. Высвободившийся ресурс хотят заполнить высокодоходными грузами и коксующимся углем. Другой вариант – сохранение объемов на прежнем уровне, но повышение веса коксующегося угля в поставках на 20% и более.

Железнодорожники признают, что маржинальность поставок на северо-запад уже находится в «зеленой зоне». Так что в ОАО РЖД готовы «стимулировать перевозку именно тех объемов, которые будут переориентированы на другие направления». Источник в отрасли говорит, что пока отправители неугольных грузов настороженно восприняли это предложение ОАО РЖД и не торопятся рассматривать его как источник возможностей.

Между тем нынешние идеи монополии могут оказаться лишь первыми ласточками: ОАО РЖД подготовило предварительные параметры долгосрочной инвестпрограммы до 2030 года общим объемом 9,9 трлн руб. с учетом июльского указа президента о целях развития до 2030 года и проектов **КПМИ**. Это означает почти двукратный рост годовых инвестиций: с 750 млрд до 1,28 трлн руб. в 2026 году или всего 6,2 трлн руб. в 2026–2030 годах. Общий объем дефицита средств относительно финансового плана ОАО РЖД оценивает в 2,7 трлн руб. В 2021–2023 годах объем инвестиций составит 2,2 трлн руб., для чего компании и нужны тарифные меры, и даже в случае их принятия потребуется занять 884 млрд руб.

Источники в отрасли говорят, что 18 сентября план может быть представлен куратору отрасли, первому **вице-премьеру Андрею Белоусову**. Еще один собеседник “Ъ” добавляет, что финальное решение по тарифным мерам может быть вверено правкомиссии по транспорту.

Отмена тарифных льгот для порожнего пробега и инновационных полувагонов – фискальные меры, направленные на дальнейшее «остригание» бизнеса, говорит собеседник “Ъ” на рынке.

«Спрогнозировать полноценное восстановление грузооборота сейчас невозможно, в связи с чем собственнику ОАО РЖД в лице правительства логичнее было бы предусмотреть новые послабления и субсидии для грузоотправителей, а монополии – мотивировать изыскивать новые источники оптимизации собственной ДПР», – говорит он.

Вместо этого в очередной раз избран «самый топорный метод» финансирования дефицита бюджета – путем индексации тарифов и повышения НДС. «Эти действия ведут лишь к сокращению инвестпрограмм промышленников и оттоку грузов с железной дороги на автомобильный транспорт, что негативно скажется на той же ДПР ОАО РЖД», – предупреждает собеседник “Ъ”.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает крайне странным такой резкий разворот в логике ОАО РЖД – от необходимости расширения Восточного полигона к отмене преференций для угля. «Такое ощущение, что про расшивку узких мест на БАМе – крупнейший инвестпроект в сфере грузового движения – все забыли, и никаких обязательств по нему ОАО РЖД не несет», – говорит он. По его мнению, текущий вариант предложений – это отправная точка для торга с грузоотправителями. Аналитик отмечает, что ссылки ОАО РЖД на необходимость выполнения малоадекватной инвестпрограммы после 2026 года выглядят странно, поскольку в июльском указе президента про железную дорогу вообще не говорится, а **КПМИ** на период после 2026 года пока крайне расплывчат. <https://www.kommersant.ru/doc/4494205>

РБК; ИВАН ТКАЧЁВ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.18.09; КРУПНЕЙШИЙ СУПЕРТАНКЕР ВЕНЕСУЭЛЫ ПЕРЕШЕЛ ПОД РОССИЙСКИЙ ФЛАГ

Самый большой нефтяной супертанкер Венесуэлы сменил название и зарегистрировался в российском реестре, выяснил РБК. Эксперты допускают, что перерегистрация могла бы помочь танкеру найти страховщика

Принадлежащий Венесуэле крупнейший супертанкер перешел под российский флаг, выяснил РБК. Это прецедент, следует из базы данных по морским судам Equasis: из более чем 800 судов, когда-либо ходивших под флагом Венесуэлы, есть лишь эпизодические примеры перехода в другую юрисдикцию – Либерии или Панамы.

Танкер дедвейтом 320,8 тыс. т – то есть класса VLCC (Very Large Crude Carrier), ранее называвшийся Ayacucho (один из венесуэльских городов называется Пуэрто-Аякучо), в мае 2020 года сменил имя на «Максим Горький», а с июня перерегистрирован в российском реестре и ходит под российским флагом, следует из данных Equasis. Это подтверждается выпиской из Российского международного реестра судов (РМРС), где говорится, что супертанкер был зарегистрирован в России 27 мая 2020 года.

Свидетельство о классификации судну выдал 20 августа Российский речной регистр, следует из выписки.

Крупнейший танкер под российским флагом

«Максим Горький» теперь может быть крупнейшим танкером, который ходит под российским флагом. До этого самыми крупными танкерами-накопителями (плавучие нефтехранилища) в России были «Умба» (дедвейт 300 тыс. т) и «Кола» (309 тыс. т), следует из базы Equasis и публикаций в открытых источниках.

В 2013 году государственная нефтяная компания Венесуэлы Petroleos de Venezuela (PDVSA) торжественно принимала новый супертанкер Ayacucho от китайской судостроительной Bohai Shipbuilding (она также строила танкеры для «Совкомфлота», ходящие под иностранными флагами). «Это судно, которое вмещает 2 млн барр. нефти. Оно почти такое же большое, как авианосец. Это авианосец нашего Отечества, нашего суверенитета», – провозглашал тогда министр нефти Венесуэлы Рафаэль Рамирес.

Ayacucho и еще три супертанкера находились на балансе сингапурского совместного предприятия CV Shipping, принадлежавшего PDVSA и китайской госкомпании PetroChina. Однако после того как США ввели санкции против PDVSA, а международные

страховщики отозвали покрытие ее судов, китайский партнер инициировал банкротство сингапурского СП, сообщало агентство Reuters. PetroChina забрала три танкера себе, но оставило венесуэльцам четвертый – Ayacucho.

PDVSA в марте 2020 года перевела танкер из юрисдикции Сингапура под флаг Венесуэлы. После этого, 27 мая, PDVSA передала судно Национальному институту водного хозяйства (INEA) Венесуэлы – государственной организации, которая не внесена в санкционный список США. Однако в августе 2019 года США распространили блокирующие санкции на правительство Венесуэлы, определив «правительство» для этих целей широко – «включая любое его политическое подразделение или агентство».

Одновременно с передачей судна агентству INEA, 27 мая, оно сменило прописку на российскую и было зарегистрировано в Большом порту Санкт-Петербург, следует из данных Equasis и РМРС. **Судно «зарегистрировано в Российском международном реестре судоходства в Санкт-Петербурге», подтвердила РБК пресс-служба Минтранса России.**

В российском реестре указано, что владельцем судна является московская судоходная компания «Трансокеания», созданная в начале 2020 года. Об этом говорит и **Минтранс**: «Судно принадлежит российско-венесуэльской компании ООО «Трансокеания». Но с точки зрения Кодекса торгового мореплавания России, в качестве владельца судна в судовом реестре может быть указано лицо, только эксплуатирующее судно, уже писал РБК. В базе Equasis «Трансокеания» обозначена как управляющая компания для судна. Из российского реестра следует, что она заключила с судовладельцем договор бербоут-чартера (судовладелец за определенную плату и на определенный срок передает судно фрахтователю во временное пользование и владение без экипажа. – РБК). Танкер числится в международном бербоут-чартерном реестре, являющемся частью РМРС.

Венесуэла и «Совфрахт»

Учредителями «Трансокеании» на паритетных началах стали INEA и транспортная компания «Совфрахт», которая находится под санкциями США за работу в Крыму. Таким образом, СП автоматически подпадает под американские санкции по «правилу 50%» Минфина США. Других судов в управлении «Трансокеании» нет, следует из данных Equasis.

«Трансокеания» сейчас фактически не управляет судном «Максим Горький», утверждает источник РБК, близкий к «Совфрахту». «Управлять судном – это иметь свой экипаж на борту и капитана, отдавать приказы и т.д. Теоретически, если танкер можно будет использовать, эта компания сможет им управлять, а сейчас практически это невозможно (из-за американских санкций)», – сказал он.

РБК направил запрос в **пресс-службу «Совфрахта»**.

Осложняет положение «Максима Горького» то, что на танкер претендует нидерландская компания OI European Group BV (OIEG, «дочка» американской O-I Glass). Как сообщило в августе агентство Reuters, в июне 2020 года OIEG подала в суд Сингапура ходатайство о выдаче разрешения на арест супертанкера в рамках попыток принудительного исполнения международного арбитражного решения, вынесенного в пользу OIEG против Венесуэлы в 2015 году. Заявитель утверждает, что ему причитаются акции компании Ayacucho Shipping Pte Ltd (Сингапур), через которую PDVSA и PetroChina якобы владели судном Ayacucho («Максим Горький»).

РБК направил запрос в O-I Glass, но не получил ответа на момент публикации.

Куда направляется «Максим Горький»

По данным Reuters, «Максим Горький» находился в территориальных водах Венесуэлы с 2018 года. Танкер использовался как плавучее хранилище для нефти. Однако в июле PDVSA заполнила его целиком. Венесуэла планирует отправить судно на ремонт в Китай и где-то разгрузить накопленные 2 млн баррелей нефти, утверждает Reuters.

Танкер до недавнего времени действительно использовался как плавучий накопитель для нефтетерминала Хосе, стоявший у берегов Венесуэлы, подтверждает управляющий директор инвестбанка Caracas Capital Расс Даллен. «Но в этом месяце он покинул воды Венесуэлы и сейчас направляется в сторону Азии, огибая Африку», – сообщил Даллен РБК. По его словам, Caracas Capital наблюдает за судном через спутниковую Автоматическую идентификационную систему (AIS, сигнал передают транспондеры на судне).

В американском санкционном списке сейчас находится 47 венесуэльских судов, но «Максима Горького» среди них нет. Однако поскольку танкер принадлежит государственному органу Венесуэлы (под санкциями) и де-юре управляется компанией под санкциями, он автоматически тоже подпадает под ограничения США. Это значит, что на практике судно, скорее всего, оставлено без международных страховки и сертификатов, необходимых для навигации в международных водах и заходов в порты.

Можно ли его застраховать

Даже на российском рынке застраховать такой танкер непросто, в договорах морских страховщиков принято прописывать оговорки о санкционных рисках, говорит РБК страховой брокер, знакомый с этим рынком. Международные свидетельства о классификации от Китайского классификационного общества и норвежского бюро DNV GL у танкера отозваны с начала 2020 года, следует из информации Equasis.

«Российские страховщики принимают на страхование суда под российскими флагами, так как форму их владения, мореходность и историю в общем случае легче оценить. Однако любой страховщик в первую очередь обращает внимание не на флаг, а на техническое состояние, судовые и классификационные документы судна, на опыт и репутацию владельца – страхователя. Так что такая мотивация к смене флага допускается, но вряд ли будет единственной», – сказала РБК старший партнер адвокатского бюро «Инмарин» (специализируется на морском праве) Виктория Жданова.

«Чаще всего смена флага производится по коммерческим мотивам. Флаг России входит в реестр «белых флагов» для целей Парижского Меморандума о взаимопонимании о контроле судов со стороны государства порта, то есть суда под российским флагом имеют хорошую репутацию и реже подвергаются проверкам со стороны портовых властей.

Также смена флага может быть продиктована намерениями в будущем работать во внутренних морских водах России (каботаж)», – говорит Жданова. Однако супертанкеры могут заходить далеко не в любые порты, им нужны глубоководные терминалы.

При регистрации судов в России предусмотрен льготный режим налогообложения: ввоз судов, зарегистрированных в РМРС, освобождается от НДС, доходы судовладельцев от таких судов не учитываются при определении налоговой базы по налогу на прибыль, такие суда не являются объектом налога на имущество и транспортного налога.

https://www.rbc.ru/economics/18/09/2020/5f63002b9a7947cc91475bec?from=from_main_1

КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.17.09; СВЕТЛАНА БЕЛОВА; ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОМПОНЕНТЫ СОБЕРУТСЯ В SSJ 100 NEW; БУДЕТ ЛИ ВОСТРЕБОВАНА ЗА РУБЕЖОМ НОВАЯ МОДЕЛЬ ЛАЙНЕРА

Новый самолет Sukhoi Superjet 100 New создадут через три года. В правительстве подтвердили планы по строительству лайнера. Эта машина будет значительно отличаться от уже существующего SSJ 100. Главная задача – максимально заместить импортные комплектующие на отечественные. По словам **вице-премьера** Юрия Борисова, лайнер пройдет новую сертификацию, как отдельных систем, так и всего самолета. Разработка, по данным «Ведомостей», оценивается примерно в 130 млрд руб.

В нынешнем самолете SSJ 100 доля импортных комплектующих доходит до 70%. Кроме того, он уже устарел и проигрывает конкурентам, отметил управляющий директор журнала «Авиатранспортное обозрение» Максим Пядушкин: «Еще в прошлом году

Минпромторг запустил большой проект, который назывался Superjet New, где были обозначены все системы, которые должны были быть заменены на новые. Там действительно большой список, он касается практически всех внутренних подсистем, начиная от двигателей и заканчивая гидравликой, оборудованием салона, авионикой. То есть то, что было иностранным, будет меняться на российское – план такой.

На выходе мы получим новый самолет.

Идея очень понятная, потому что самолет довольно старый. В 2011 году он был сертифицирован, прошло почти 10 лет, и это нормально, что его нужно модернизировать. Потому что в это время, пока он входил в эксплуатацию, конкуренты тоже обновили свои модели, к примеру, вышло очень хорошее семейство Embraer E2 – это обновленный региональный самолет, собственно, с которым напрямую Superjet конкурирует. Поэтому да, время настало».

Однако эксперты сомневаются, что Россия сможет найти заказчиков на SSJ 100 New. Мало того, что из-за западных санкций рынок очень ограничен, еще и размерность в 100 кресел не очень востребована в гражданской авиации, подчеркнул обозреватель Aviation Explorer Владимир Карнозов: «В основном рынку нужен самолет чуть поменьше, то есть кресел где-то на 70-80, и самолет чуть побольше, кресел на 120-130, а на размерность 100 кресел спрос-то не очень высокий. Такая бы машина очень хорошо могла бы пойти в исламской республике Иран – у них до сих пор эксплуатируется большой парк самолетов Fokker 100, а это как раз машина на 100 мест. Поэтому если бы не было ограничений со стороны французов, американцев на экспорт Superjet, я просто уверен, что он бы нашел себе место в Иране.

При этом ни одна западная страна этот самолет реально не взяла, есть только единичные поставки ирландской, словенской авиакомпаний. Но в итоге ирландцы просто вернулись машину обратно, пролетав небольшое количество времени. Поэтому на Запад этот самолет не идет, а туда, куда бы она пошла, тот же Запад нам не дает ее продавать».

Детали проекта Sukhoi Superjet 100 New пока не раскрываются. Неизвестно также, о каких объемах выпуска идет речь. Эксперты напоминают, что поставки SSJ сейчас находятся на рекордно низком уровне. Первоначальный бизнес-план, который предполагал производство 1,3 тыс. лайнеров в течение 30 лет, был сокращен вдвое.

<https://www.kommersant.ru/doc/4494198>

ВЕДОМОСТИ; АНДРЕЙ СТАСЬ; 2020.18.09; VOLOCOPTER ЗАПУСТИТ АВИАТАКСИ В ТЕЧЕНИЕ ГОДА; В РОССИИ ЭТОТ ПЕРСПЕКТИВНЫЙ СЕГМЕНТ НЕ РАЗРАБАТЫВАЕТСЯ

Немецкий стартап Volocopter, разрабатывающий авиатакси, в течение 12 месяцев планирует начать пробные пассажирские перевозки на своем 18-роторном электрическом аппарате. Он прошел первые испытания в Сингапуре, Хельсинки, Дубае и в Германии, в том числе в немецком городе Брухзале, где базируется сама компания. Сейчас принимаются заявки на 1000 билетов на 15-минутный полет по \$355. Летательный аппарат предназначен для одного пассажира и может совершать полеты дальностью до 27 км. В проект уже вложено \$55,3 млн.

Тема авиатакси давно занимает бизнес во всем мире. Однако за этим термином часто скрываются разные идеи – от полетов в пределах загруженных пробками городов до обеспечения связи между удаленными территориями. Регулярно всплывает тема авиатакси и в России в связи с острой потребностью возрождения местной авиации, без которой многие территории страны плохо связаны даже со своими областными центрами.

Пример – проект Dexter, в который инвестировала много лет группа «Промышленные инвесторы». Изначально планировалась эксплуатация большого флота самолетов M101-T «Гжель», который в результате оказался не готов к коммерческому использованию, хотя и гарантировал конкурентную цену на полеты. На смену ему пришел Pilatus P-12,

малосерийный самолет швейцарского производства, отлично зарекомендовавший себя, но дорогой в эксплуатации. В результате Dexter стал не авиатакси, а бизнес-авиацией с ограниченным рынком. С 2017 г. особых новостей о деятельности компании не слышно.

Реализация идеи авиатакси требует выполнения ряда условий. Во-первых, это наличие самолета (летательного аппарата) – относительно недорогого, простого в эксплуатации и обслуживании и производимого серийно, сотнями в год. Во-вторых, упрощенное регулирование, позволяющее совершать быстрый вылет по запросу клиента. В-третьих, цена, обеспечивающая доступ к услуге широкой аудитории. Такая цена должна быть, конечно, выше цены сопоставимого по протяженности полета экономклассом, но ниже уровня бизнес-класса. Только так можно обеспечить широкое покрытие, минимизировать простой самолетов и пустое плечо, предложить привлекательную цену.

Первое из перечисленных условий, пожалуй, главное. Именно отсутствие подходящих летательных аппаратов остается главным барьером развития авиатакси и в России, и в других странах. Несмотря на многие годы разработок, замены труженику отечественных небес Ан-2 так и не найдено. Большинство зарубежных легких самолетов и вертолетов не производятся в достаточном количестве, а заказы на них, как правило, расписаны на несколько лет вперед.

В этом контексте проект Volocopter выглядит логичным, а инвестиции в него – обоснованными. Нам же добраться из Ярославля в Вологду за 40–45 мин на авиатакси за приемлемые деньги пока не суждено. Авиационная промышленность выбрала приоритетом сегмент среднемагистральных лайнеров, и это, вероятно, надолго.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/09/18/840337-volocopter-aviataksi>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.18.09; ФАС ЗАГЛЯНУЛА В КАМЕРЫ; ПРИОСТАНОВЛЕН ТЕНДЕР ПО РАСШИРЕНИЮ МОСКОВСКОЙ СИСТЕМЫ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ

Столичные власти, планировавшие на треть увеличить парк дорожных камер, столкнулись с противодействием Федеральной антимонопольной службы. ФАС приостановила стартовавшие в конце августа тендеры по аренде комплексов на общую сумму почти 6 млрд руб. Поводом стала жалоба самарского ООО «Эффективные технологии», которое сочло конкурсное техзадание ЦОДД чрезмерно детализированным, что незаконно сужает круг возможных участников тендера. В компании также обратили внимание антимонопольного ведомства на планы мэрии фиксировать в автоматическом режиме разговоры водителей за рулем по телефону, хотя необходимых технологий и софта еще не существует. В ЦОДД вчера “Ъ” претензии не прокомментировали.

ФАС приостановила процедуру определения поставщика по тендерам Центра организации дорожного движения (ЦОДД), по данным сайта госзакупок. Речь идет о конкурсах, объявленных 26 августа 2020 года. Город планирует арендовать 865 новых дорожных камер в рамках двух контрактов – на 1,05 млрд и 4,9 млрд руб. ЦОДД намерен установить оборудование в 2021 году. На оба конкурса единственным участником заявлялась компания «Строй инвест проект». Она давно сотрудничает с ЦОДД и активно участвует в городских конкурсах. Так, в 2015 году с компанией был заключен контракт на 700 млн руб. по обслуживанию камер, в 2016 году – контракт на 586,5 млн руб. на аренду 100 камер, в 2018-м – контракт на 809 млн руб. по аренде 140 мобильных камер.

Компания, на 100% принадлежащая предпринимателю Андрею Морозову, входит в корпорацию «Строй инвест проект», которая производит камеры «Стрелка», дорожные знаки, табло, ограждения. 14 сентября аукционная комиссия решила заключить контракты со «Строй инвест проектом», но 16 сентября в ФАС на оба конкурса поступила жалоба от самарского ООО «Эффективные технологии», и процедуру приостановили. Рассмотрение жалобы по существу началось 17 сентября, рассказали “Ъ” в **пресс-службе** антимонопольной службы.

В Москве работает более 2,6 тыс. стационарных камер. В собственности ЦОДД находится 711 камер «Стрелка-СТ» и 424 «Стрелка-М». В аренде – 110 «Стрелок-Плюс», 660 «Астр», 222 «Форсажей» и 500 «Автоураганов». После заключения контрактов в рамках объявленных тендеров парк камер увеличится на 30%.

Суть жалобы ООО «Эффективные технологии» сводится к чрезмерно детализированным и чересчур жестким требованиям к оборудованию. Это сужает круг потенциальных участников тендера, нарушая федеральное законодательство о контрактной системе, говорится в обращении гендиректора компании Семена Антонова. Он приводит в пример требования к встроенной камере («объектив с форматом 1,69 см, диафрагмой F1.4»), материнской плате и плате управления прожекторами (они должны быть из шестислойного и двухслойного текстолита соответственно). При этом «кабельный гермоввод корпуса видеомодуля должен быть сделан из нейлона с прокладками из неопренового каучука». «Каким образом заказчик собирается проверять, как исполнена материнская плата промышленного компьютера, притом что комплекс поверен, а его корпус опломбирован?» – спрашивает господин Антонов. По законодательству, отмечает он, ЦОДД должен описывать в техзадании «функциональные, технические, качественные и эксплуатационные характеристики товара», но не внутреннюю конструкцию камеры или требования к кабелю. ГОСТ 2016 года по дорожным камерам, подчеркивает господин Антонов, предъявляет требования не к отдельным элементам камеры, а «к комплексу как к единому товару».

Автор жалобы в ФАС обратил также внимание на требование ЦОДД, согласно которому комплексы должны фиксировать разговор водителя за рулем по телефону. Однако, утверждает он, не существует ни одной камеры с таким функционалом, а также алгоритма работы софта, способного определять разговор по телефону за рулем в автоматическом режиме. В марте 2020 года “Ъ” сообщал о планах УГИБДД по Москве начать тестировать технологию фиксации такого вида нарушений (на основе Big Data и обучаемых нейросетей) с помощью камер. О сроках тогда не сообщалось, но было известно, что речь шла о новом приборе «Строй инвест проекта» с такой функцией.

Связаться с господином Антоновым вчера не удалось, от дополнительных комментариев в компании «Эффективные технологии» вчера отказались до рассмотрения жалобы. По данным Kartoteka.ru, компания образована в 2009 году, ее учредителем является сам Семен Антонов. На сайте госзакупок за ней числится несколько региональных контрактов, не связанных с камерами.

В московском ЦОДД и «Строй инвест проекте» ситуацию вчера также не комментировали. Жалобы на тендеры центра поступают регулярно, следует из данных сайта госзакупок, ФАС их периодически удовлетворяет. Крупные производители и операторы систем фиксации нарушений вчера отказались ответить на вопросы “Ъ”, что они думают о конфликте.

Эксперт по системам фотофиксации нарушений Григорий Шухман считает обоснованной часть жалобы, связанной с требованиями к конструктиву камер. Он не исключает, что задание составлялось под конкретную модель комплекса. Логично желание властей использовать уже проверенные камеры и продолжать брать их в аренду, говорит источник на рынке, но делать это нужно, не нарушая закон. Господин Шухман допускает, что ЦОДД намерен начать штрафовать водителей за разговор по телефону, заранее закладывая такую возможность, но пока эти технологии сырые и в России не применяются.

<https://www.kommersant.ru/doc/4494276>

**ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА, ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2020.18.09;
МИНЦИФРЫ ПРЕДЛОЖИЛО ПРОКОНТРОЛИРОВАТЬ ЦИФРОВИЗАЦИЮ**

ГОСКОМПАНИЙ; В ЧАСТНОСТИ, МИНИСТЕРСТВО ХОЧЕТ СОГЛАСОВЫВАТЬ СТРАТЕГИИ ЦИФРОВОГО РАЗВИТИЯ

Минцифры предложило наделить министерство полномочиями по согласованию цифровых стратегий госкомпаний, следует из методических рекомендаций по цифровой трансформации, разработанных Минцифры и направленных на согласование в Минэкономразвития, Минфин, Росимущество и в другие ведомства. Документ есть в распоряжении «Ведомостей», представители Минэкономразвития и Росимущества подтвердили его получение.

В предыдущей версии рекомендаций было положение о ежегодном контроле реализации Минцифры стратегий цифровой трансформации госкомпаний. Теперь министерство планирует получить новые полномочия, пояснил представитель Минцифры.

Методические рекомендации – инструмент, который поможет скоординировать работу по цифровой трансформации приоритетных отраслей экономики, пояснил «Ведомостям» замминистра цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Максим Паршин. Они разработаны в рамках реализации нацпрограммы «Цифровая экономика» и будут вынесены на президиум правкомиссии по цифровому развитию до конца месяца, сообщил «Ведомостям» представитель Минцифры. Также до конца месяца Минцифры, Минфин и Росимущество должны будут направить в правительство проекты директив, которые определяют порядок исполнения рекомендаций и пул компаний, которые должны будут приступить к их выполнению уже до конца 2020 г.

Стратегии на период не менее пяти лет госкомпания будут разрабатывать сами в соответствии с рекомендациями, объяснил Паршин. В рекомендациях описаны показатели, по которым будет оцениваться реализация стратегии цифровой трансформации. Например, показатель цифровой зрелости (степень готовности к использованию технологий), увеличение выручки за счет цифровой трансформации, внедрение отечественного софта, число сотрудников, которые активно используют цифровые решения, инициативы по применению искусственного интеллекта, использование облачных решений и др.

Обновленные рекомендации были опробованы в нескольких компаниях, в том числе в РЖД, «Аэрофлоте», «Почте России» и «Газпром нефти», и были доработаны с учетом специфики различных отраслей, пояснили в Минцифры.

Вопрос о том, какое регулирование будет эффективнее в данном случае – директивное или нормативное, требует проработки, заявил представитель Росимущества. Необходимость согласовывать стратегию цифровизации с Минцифры стоило бы прописать в нормативном правовом акте, отмечает директор АНО «Инфокультура» Иван Бегтин. В противном случае рекомендации и стратегии не являются обязательными к исполнению, считает он.

Требование согласования итогового документа, с одной стороны, вызвано неудовлетворенностью качеством предыдущих стратегий трансформации, а с другой – тем, что цифровизацию госкомпаний нужно будет увязывать с программами импортозамещения, на которые накладываются жесткие требования по переходу на российское ПО и отчасти оборудование, отметил директор технологической практики KPMG в России и СНГ Сергей Вихарев.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2020/09/17/840239-prokontrolirovat-tsifrovizatsiyu-goskompanii>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.18.09; ГОСЗАКУПКИ ПЕРЕЕХАЛИ; МИНФИН КОНСОЛИДИРУЕТ ЭЛЕКТРОННОЕ ГОСУДАРСТВО НА СВОИХ СЕРВЕРАХ

Непрерывная модернизация Единой информационной системы (ЕИС) в сфере госзакупок и прирост числа ее пользователей потребовали ее переноса на серверы собственного центра обработки данных (ЦОД) Минфина в Дубне. Это позволило на четверть увеличить ИТ-мощности ведомства, поясняют в Федеральном казначействе (ФК). Впрочем, планы по совершенствованию системы госзакупок этим не ограничатся: уже в рамках единого ведомственного ЦОД Минфин продолжит развивать и взаимоувязывать системы цифрового госуправления, «Электронный бюджет» и его платежную систему, а также «ответные» системы заказчиков и подрядчиков, в первую очередь в рамках приоритетных **нацпроектов**, замыкая «цифровой периметр» бюджетных расходов.

Казначейство завершило проект по миграции ЕИС в сфере закупок в центр обработки данных Минфина в Дубне – первыми, напомним, туда переехали в 2015 году серверы Федеральной налоговой службы, главного тогда ИТ-проекта Белого дома.

Переезд ЕИС существенно сократит издержки на ее обслуживание – по данным “Ъ”, до сих пор Казначейство использовало для ее работы арендованные мощности Гознака, что стоило бюджету около 1 млрд руб. в год.

Также переезд дал ФК возможность использовать серверы архитектуры x86 (серверные мощности Гознака в части баз данных опираются на архитектуру IBM) – то есть перевести серверные приложения на открытый код; расширил возможности программистов ведомства по разработке собственных приложений и избавил их от привязки к бренду, обеспечив экономию на закупках самих серверов за счет более широкого предложения.

В ФК указывают, что по объему хранимых и обрабатываемых данных, сложности программного кода, количеству реализованных бизнес-процессов, контролей и аналитических функций ЕИС является одной из наиболее масштабных государственных информационных систем: в ней, напомним, размещаются сведения о госзакупках по законам о контрактной системе (ФЗ-44, на 8,2 трлн руб. в год) и закупках госкомпаний (ФЗ-223, на 23,5 трлн руб.). Сейчас в системе зарегистрировано более 750 тыс. организаций заказчиков и поставщиков, при этом ежедневно в ней работает более 2,5 млн пользователей и совершается более 300 млн транзакций. Ежегодный прирост объемов данных составляет 14 млн юридически значимых документов.

Одновременно ЕИС является системой анализа и контроля достоверности данных по госзаказу: на ее основе формируются отчеты Минфина, Счетной палаты и других ведомств.

«Все это сформировало новые требования к производительности, безопасности и масштабированию ЕИС и ЦОД, к чему мы готовились без малого один год», – отметила курирующая ведение ЕИС и вопросы госзакупок заместитель главы Казначейства Анна Катамадзе. Новая система увеличила текущую производительность ФК более чем на 25%. По данным “Ъ”, объем миграции составил около 1,4 петабайта данных – де-факто это весь объем архивов ЕИС за все годы. При этом переезд был завершен практически за одну неделю, преимущественно в выходные: «выключать» отдельные блоки ЕИС при смене поддерживающих их виртуальных машин (их более 700) службе пришлось лишь на два рабочих дня.

Сама ЕИС постоянно развивается в соответствии с законодательными изменениями: так, отдельные работы по расширению функционала ЕИС связаны, например, с введением в госзаказ протекционистских мер и обязанности участников закупок указывать страну происхождения товаров (см. “Ъ” от 4 февраля и 3 июля). Также ФК только что внедрило систему электронного активирования, то есть «замыкания» в ЕИС всего цикла госзаказа – от планирования до приемки. До конца года запланирована и дальнейшая интеграция ЕИС с

системой «Независимый регистратор» для повышения качества мониторинга работы пользователей ЕИС и электронных площадок.

Впрочем, модернизация ЕИС – лишь часть работ финансовых властей по повышению прозрачности управления госфинансами и консолидации в Казначействе бухгалтерского контроля бюджетного сектора.

В частности, ЕИС предстоит интеграция с централизованной бухгалтерией ведомств и бухгалтериями заказчиков и поставщиков. Ранее Минфин также оформил в проектах подзаконных актов концепцию взаимодействия ЕИС с «Электронным бюджетом» для улучшения контроля над исполнением и оплатой контрактов (см. “Ъ” от 4 сентября). Предполагается, что концентрация всех вычислительных мощностей Минфина в одном центре упростит построение связей между его информационными системами и увеличит глубину и скорость развертывания «электронного государства».

<https://www.kommersant.ru/doc/4494277>

КОММЕРСАНТЪ; НИКИТА КОРОЛЕВ, АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ; 2020.18.09; РЕГИОНЫ ПРИНУЖДАЮТ К «ДИАЛОГУ»; НА ЗАПУСК СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА И ОБЩЕНИЯ С ЧИНОВНИКАМИ ВЫДЕЛЯТ СУБСИДИИ

АНО «Диалог Регионы», возглавляемая экс-сотрудником администрации президента (АП) Алексеем Гореславским, получит 23,1 млрд руб. из бюджета на запуск в субъектах страны центров управления регионом (ЦУР). Цель проекта – перевести в онлайн общение граждан и чиновников, а также отслеживать в социальных сетях недовольство жителей. Партнером выступит «Ростелеком», готовый предоставить под ЦУР свою инфраструктуру.

Минцифры 17 сентября опубликовало на regulation.gov.ru проект правил выделения субсидии АНО «Диалог Регионы» на развитие в субъектах России системы ЦУР. Согласно документу, с помощью ЦУР правительство хочет наладить быструю коммуникацию между чиновниками и местными жителями, со временем переведя ее в онлайн. В приложении к постановлению указано, что доля обращений, «обрабатываемых с использованием системы автоматизированной доставки проблемы до конечного исполнителя», должна к 2024 году вырасти с 5% до 50%. А долю ведомств в субъектах, которые постоянно взаимодействуют с гражданами через социальные сети, хотят увеличить с 5% до 60%.

На это «Диалог Регионы» выделяют 23,1 млрд руб. из бюджета нацпрограммы «Цифровая экономика» в период с 2020 по 2024 год, рассказал “Ъ” источник в правительстве и подтвердили в АНО. Сумму секвестрировали: изначально Минцифры запрашивало 26,4 млрд руб. на этот проект, сообщали 23 июля «Известия».

Первый в России ЦУР запустили в Подмосковье в 2018 году. Сейчас такие центры есть в Калужской, Липецкой, Ульяновской, Нижегородской областях и Республике Мордовия. В основе ЦУР лежат две системы. Первая – портал обратной связи, через который местные жители могут сообщить о проблемах, например о яме на дороге. В Подмосковье такой портал называется «Добродел».

Вторая система – «Инцидент Менеджмент». Она анализирует посты и комментарии в социальных сетях и каналах в мессенджерах на определенную тему, например отключение воды, и выгружает профильному чиновнику. Тот сначала реагирует на негатив, например, пишет в комментариях с официального аккаунта своего ведомства, что власти в курсе проблемы и приступили к решению, а затем передает информацию в профильные организации, чтобы они начали реагировать. «Система мониторит конструктивные жалобы и обращения по всем социальным сетям, а наши модераторы лишь убирают непрофильные сообщения», – объясняет “Ъ” гендиректор АНО «Диалог Регионы» Алексей Гореславский.

АНО «Диалог Регионы» учреждена 21 июля 2020 года. Согласно Kartoteka.ru, ее учредителем выступила АНО «Диалог», которую также возглавляет господин Гореславский, до того – заместитель начальника управления президента РФ по общественным проектам, фактически один из кураторов интернета в АП. АНО «Диалог», в свою очередь, была учреждена в ноябре 2019 года департаментом информационных технологий Москвы для мониторинга и обратной связи с москвичами.

Внедрение системы «Инцидент Менеджмент» поддерживал внутривластный блок АП. По рассказам источников “Ъ”, близких к АП, внедрять систему глав регионов убеждали эксперты и политтехнологи, часть которых теперь работает в «Диалоге». Некоторые губернаторы возражали, но им объясняли, что система призвана улучшить обратную связь с гражданами, говорят собеседники “Ъ”. Дополнительным эффектом стало то, что информацию из «Инцидент Менеджмент» получают не только региональные власти, но и ряд сотрудников АП. Это создает дополнительный инструмент мониторинга общественного мнения и реакции губернаторов на его изменения.

Партнером АНО «Диалог Регионы» по запуску ЦУР выступит «Ростелеком», который предоставит для работы опыт осуществления крупных государственных проектов и инфраструктуру сети, сообщили в компании. «Мы, безусловно, поддержим этот проект. Готовы предоставить опыт успешного осуществления крупных государственных проектов и инфраструктуру сети», – заявил “Ъ” вице-президент «Ростелекома» Игорь Зимин. Детали сотрудничества стороны не раскрывают.

Для запуска ЦУР в регионах необязательно покупать вычислительные мощности для каждого субъекта, рассуждает заместитель гендиректора Softline по работе с национальными проектами Андрей Шолохов. «Можно создать специальные центры обработки данных (ЦОД) под эту задачу, например, на уровне федеральных округов, что позволит снизить издержки на масштабирование, а также провести торги не на региональном, а на федеральном уровне. Такой подход позволит на порядок сократить издержки на внедрение решения в регионах», – говорит эксперт. По его оценке, запуск каждого ЦОД может стоить от 60 млн до 100 млн руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4494159>

1 КАНАЛ; 2020.17.09; БОЛЕЕ 4,5 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ ВЫДЕЛИЛО ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В РЕГИОНАХ

Соответствующее распоряжение уже подписал **Михаил Мишустин**. Средства получат восемь субъектов – это республики Марий Эл, Ингушетия, Карелия и Коми, а также Краснодарский край, Владимирская, Пензенская и Самарская области.

Все в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** и госпрограммы «Развитие транспортной системы». Дополнительное финансирование позволит ускорить в регионах реконструкцию объектов, которые уже существуют, и строительство новых. Отчитаться в кабмине о расходовании средств предписано до 1 февраля.

<https://www.1tv.ru/news/2020-09-17/393431->

[bolee_4_5_milliardov_rublej_vydelilo_pravitelstvo_rf_na_razvitie_dorozhnoy_seti_v_regionah](https://www.1tv.ru/news/2020-09-17/393431-bolee_4_5_milliardov_rublej_vydelilo_pravitelstvo_rf_na_razvitie_dorozhnoy_seti_v_regionah)

РИА НОВОСТИ; 2020.17.09; ХУСНУЛЛИН ПРИЗВАЛ РЕГИОНЫ ПОМОГАТЬ РЖД В МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА

Вице-премьер России Марат Хуснуллин призвал руководство регионов оказать максимальное содействие РЖД при модернизации Восточного полигона – Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

«Будучи в поездке по Сибири, я уже обсуждал вопрос строительства Восточного полигона РЖД. Я прошу регионы оказать максимальную помощь по освобождению территории, по выносу коммуникаций, у нас стройка Восточный полигон – это мегастройка. Это

сверхсложная задача, и, конечно, нужно работать очень слаженно», – сказал он на совещании с главами регионов.

РЖД с 2013 года реализуют мероприятия по развитию инфраструктуры Восточного полигона с целью ликвидации «узких мест» на железных дорогах Забайкалья и Дальнего Востока. В первом полугодии 2020 года в рамках проекта уложено 34 километра дополнительных (вторых) путей и 89 комплектов стрелочных переводов, на станции Могоча открыто новое здание эксплуатационного локомотивного депо. Завершаются работы по трем тоннелям, в том числе монтаж инженерных сетей в новом Байкальском тоннеле, реконструкция тоннеля под рекой Амур и Керакского тоннеля.

В инвестпрограмме ОАО «РЖД» на реализацию проекта в 2020 году предусмотрено 85,5 миллиарда рублей.

<https://realty.ria.ru/20200917/bam-1577376382.html>

ТАСС; 2020.17.09; ОБЪЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ НАЦПРОЕКТОВ В 2021 ГОДУ СОСТАВИТ 2,2 ТРЛН РУБЛЕЙ

Финансирование национальных проектов в 2021 году составит более 2,2 трлн рублей, всего за трехлетний период 2021-2023 годов объем финансирования превысит 7,6 трлн рублей. Об этом говорится в пояснительной записке к проекту бюджета на 2021-2023 годов, которая имеется в распоряжении ТАСС.

«Бюджетные ассигнования на финансовое обеспечение реализации национальных проектов в целом запланированы в 2021 году в объеме 2 245 319,7 млн рублей, в 2022 году – 2 619 720,4 млн рублей, в 2023 году – 2 798 254,7 млн рублей», – говорится в пояснительной записке.

С 2019 года в России реализуется 12 национальных проектов и **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. Согласно указу президента РФ Владимира Путина о новых национальных целях развития до 2030 года, правительство РФ должно представить корректировки в паспорта **нацпроектов** до 30 октября.

Информсопровождение **нацпроектов** в СМИ

Расходы на информационное и экспертное сопровождение национальных проектов в СМИ и интернете в 2021-2022 годах вырастут почти на 3 млрд рублей.

Увеличение финансирования коснется федерального проекта «Социальные лифты для каждого», который входит в **нацпроект** «Образование». «Увеличение бюджетных ассигнований на осуществление информационно-разъяснительного и экспертно-социологического сопровождения результатов национальных проектов в средствах массовой информации и информационно-телекоммуникационной сети Интернет в 2021 году на 1 млрд 457,5 млн рублей, в 2022 году на 1 млрд 481,1 млн рублей по сравнению с объемом, предусмотренным законом № 380-ФЗ, за счет перераспределения бюджетных ассигнований с результатов иных национальных проектов», – говорится в документе.

Дороги

Финансирование национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в период 2021-2023 годов составит около 177,74 млрд рублей.

«Бюджетные ассигнования на финансовое обеспечение реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» запланированы в 2021 году в объеме 117,44 млрд рублей, в 2022 году – 34,03 млрд рублей, в 2023 году – 26,27 млрд рублей», – говорится в материалах.

Магистральная инфраструктура

Финансирование Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры из федерального бюджета в 2021-2023 годах составит около 1,5 трлн рублей.

«Бюджетные ассигнования на финансовое обеспечение реализации национального проекта Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры запланированы в 2021 году в объеме 373,392 млрд рублей, в 2022 году – 562,193 млрд рублей, в 2023 году – 590,422 млрд рублей», – говорится в документе.

В нем также отмечается, что по сравнению с утвержденными ранее объемами финансирование **нацпроекта** сократится на 31,105 млрд рублей (-7,7%) в 2021 году, на 113,353 млрд рублей (-16,8%) в 2022 году и на 95,463 млрд рублей (-13,8%) в 2023 году. Это связано, в частности, с перераспределением средств между проектами.

Задачи Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры – развивать и расширять международные транзитные коридоры «Запад – Восток» и «Север – Юг». Кроме того, целью проекта является повышение уровня экономической связанности России за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры, гарантированного обеспечения доступной электроэнергией.

Экспорт

Финансирование **нацпроекта «Международная кооперация и экспорт»** из федерального бюджета в 2021 году составит 97,5 млрд рублей.

При этом в 2022 и 2023 годах финансирование **нацпроекта** может вырасти до почти 206 млрд и 193 млрд рублей соответственно.

Изначально расходы бюджета на экспортный **нацпроект** были запланированы в объеме 128,8 млрд рублей в 2021 году, 233,5 млрд рублей в 2022 году и 266,2 млрд рублей в 2023 году. Однако в условиях пандемии коронавируса власти РФ пересматривают паспорта **нацпроектов**, обновленные варианты еще не опубликованы. Таким образом, по сравнению с первоначальной версией финансирование **нацпроекта** может снизиться в 2021-2023 годах на 24,3%, 11,8% и 14,7% соответственно.

Сокращение расходов коснулось входящих в **нацпроект** федеральных проектов «Промышленный экспорт» (в части компенсации процентных ставок по кредитам экспортерам, а также поддержки авиастроения и послепродажного обслуживания авиасудов) и «Экспорт АПК» (в части льготного кредитования сельхозпроизводителей). Также снизится финансирование федерального проекта «Логистика международной торговли», а средства будут перераспределены на реализацию соответствующих мероприятий подпрограммы «Развитие **пунктов пропуска** через государственную границу» госпрограммы «Развитие транспортной системы».

Вместе с тем вырастут расходы на подпрограмму «Туризм» госпрограммы «Экономическое развитие и инновационная экономика». В частности, в 2023 году из бюджета будет дополнительно выделено 332,8 млн рублей «на предоставление субсидии на государственную поддержку организаций, обеспечивающих прирост количества посетивших Российскую Федерацию иностранных туристов».

Цифровая экономика

Финансирование нацпрограммы «Цифровая экономика» из федерального бюджета в течение 2021-2023 годов составит около 577 млрд рублей.

«Бюджетные ассигнования на финансовое обеспечение реализации национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» запланированы в 2021 году в объеме 153 712,7 млн рублей, в 2022 году – 222 614,9 млн рублей, в 2023 году – 200 646,0 млн рублей», – говорится в документе.

Бюджет нацпрограммы сократят примерно на 92,1 млрд рублей, следует из пояснительной записки. Уменьшение бюджетных ассигнований коснулось всех федпроектов «Цифровой экономики».

Финансовое обеспечение нацпрограммы «Цифровая экономика» на период 2021-2023 годов может быть уменьшено на 92,1 млрд рублей.

«Предусмотренные в законопроекте объемы бюджетных ассигнований по сравнению с объемами, утвержденными Законом № 380-ФЗ, в 2021 году уменьшены на 24 174,5 млн рублей, в 2022 году – на 35 424,6 млн рублей, в 2023 году по сравнению с объемами, предусмотренными паспортом проекта на 2023 год, уменьшены на 32 632,5 млн рублей», – говорится в документе.

Финансирование федпроектов

Бюджет федпроекта «Нормативное регулирование цифровой среды» на 2021 год составит 113,3 млрд рублей, на 2022 год – 163,4 млрд рублей, на 2023 год – 163,5 млрд рублей. На финансирование федпроекта «Информационная инфраструктура» на 2021 год предусмотрено 48,8 млрд рублей, на 2022 год – 43,6 млрд рублей, на 2023 год – 40,6 млрд рублей. На «Кадры для цифровой экономики» на 2021 год направят 10,7 млрд рублей, на 2022 год – 15,4 млрд рублей, на 2023 год – 22,1 млрд рублей. Финансирование федпроекта «Информационная безопасность» на 2021 год составит 3,6 млрд рублей, на 2022 год – 8,1 млрд рублей, на 2023 год – 8,2 млрд рублей. На федпроект «Цифровые технологии» на 2021 год предусмотрено 20,8 млрд рублей, на 2022 год – 35,8 млрд рублей, на 2023 год – 30,9 млрд рублей. Бюджет федпроекта «Цифровое государственное управление» на 2021 год составит 65,5 млрд рублей, на 2022 год – 113,1 млрд рублей, на 2023 год – 92,7 млрд рублей. Затраты на федпроект «Искусственный интеллект» на 2021 год составят 4,1 млрд рублей, на 2022 год – 6,5 млрд рублей, на 2023 год – 5,9 млрд рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9483409>

ТАСС; 2020.17.09; МИНФИН УВЕЛИЧИТ РАСХОДЫ НА НАЦПРОЕКТЫ В 2021-2022 ГОДАХ

Минфин закладывает в проект бюджета на предстоящую трехлетку рост расходов на реализацию **нацпроектов** на 2,5% в 2021 году и на 20% в 2022 году, а по отдельным мероприятиям – заложен существенный рост расходов, сообщили ТАСС в **пресс-службе** министерства.

Газета «Известия» сообщила в четверг со ссылкой на пояснительную записку к проекту бюджета, что расходы на **нацпроекты** в следующие два года планируется сократить почти на 600 млрд рублей. По данным издания, остальным планируется урезать финансирование **нацпроектов** «Демография», «**Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**» и «Жилье и городская среда» – за 2021-2022 годы на 158 млрд, 144 млрд и 80 млрд рублей соответственно.

«Говорить об «урезании» финансового обеспечения национальных проектов в 2021-2022 годах не совсем корректно. Так, по отношению к 2020 году в законопроекте запланирован рост объемов расходов на реализацию национальных проектов в 2021 году на 2,5%, в 2022 году – на 20%. Особое внимание уделено мероприятиям, направленным на социальную поддержку граждан, рост экономики и долгосрочные структурные изменения. В связи с чем по отдельным мероприятиям наблюдается существенный рост», – сообщила **пресс-служба** Минфина.

В частности, по данным министерства, в рамках **нацпроекта** «Демография» на выплаты в случае рождения третьего ребенка или последующих детей до достижения ребенком возраста трех лет объем бюджетных ассигнований по сравнению с 2020 годом увеличен на 25% в 2021 году, на 40% в 2022 году, и на 46% в 2023 году. «Отклонения по отношению к параметрам, утвержденным законом о федеральном бюджете на 2020 год и плановый период 2021 и 2022 годов вызваны в том числе уточнением показателей сценарных условий и основных параметров прогноза социально-экономического развития РФ на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов, уточнением численности получателей отдельных выплат и иными аналогичными факторами», – пояснили в **пресс-службе**.

Кроме того, в рамках отдельных **нацпроектов** приняты решения о переносе реализации отдельных мероприятий на более ранний срок (в рамках национального проекта

«Безопасные и качественные автомобильные дороги» с 2021 года на 2020 год, в рамках национального проекта «Жилье и городская среда» 2022 года на 2020 год). «Формирование проекта федерального бюджета на 2021-2023 годы осуществлено исходя из единых подходов с учетом предложений отраслевых федеральных органов исполнительной власти в соответствии с приоритетом достижения национальных целей развития, а также задач, поставленных в послании президента», – заключили в пресс-службе.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9482407>

ИНТЕРФАКС; 2020.18.09; ТРУТНЕВ НЕ ВИДИТ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ В РАСШИРЕНИИ ГРАНИЦ СЕВМОРПУТИ

В расширении границ Северного морского пути (СМП) нет необходимости, считает **вице-премьер РФ Юрий Трутнев**, курирующий Дальний Восток и Арктику.

«Мы, скорее, не будем этого делать», – сказал Трутнев журналистам, отвечая на соответствующий вопрос.

«Есть принятое видение, принятая конфигурация Северного морского пути. Расширять его, честно говоря, я не вижу никакой необходимости», – пояснил он.

В мае государственная комиссия по вопросам развития Арктики предложила расширить границы Севморпути, включив в его акваторию Мурманск и Петропавловск-Камчатский. Минвостокразвитию, **Минтрансу** и МИД совместно с госкорпорацией «Росатом» тогда было поручено представить правительству согласованные предложения по внесению изменений в Кодекс торгового мореплавания РФ (КТМ) по включению в акваторию Севморпути «внутренних морских вод, территориального моря и исключительной экономической зоны РФ в Баренцевом, Белом, Печерском, Беринговом и Охотском морях». Речь шла о внесении изменений в статью 5.1 КТМ, устанавливающей границы акватории Севморпути.

Сейчас Севморпуть проходит от Новой Земли до мыса Дежнева в Береговом проливе. В акватории Севморпути расположены 6 морских портов – Певек, Диксон, Тикси, Хатанга, Сабетта и Дудинка. Помимо морских портов, в акватории Севморпути осуществляют грузовые операции 17 оборудованных и необорудованных пунктов на побережье материка и островах.

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; ЗАГРУЗКУ СЕВМОРПУТИ К 2024Г ПОДТВЕРДИЛИ НОВАТЭК, ГАЗПРОМ НЕФТЬ, НОРНИКЕЛЬ, ПРОЕКТЫ РОСНЕФТИ ПОКА В ПЕРСПЕКТИВЕ – ТРУТНЕВ

План грузоперевозок по Северному морскому пути к 2024 году сокращен из-за ситуации вокруг «Востокугля», и этот план не включает перевозки «Роснефти» (МОЕХ: ROSN), проекты которой в Арктике пока относятся к перспективным, сообщил журналистам **вице-премьер Юрий Трутнев**.

«У нас выпал проект «Востокуголь». У него порядка 20 млн тонн было. Остальные проекты пока не вызывают озабоченности», – сказал он.

Вице-премьер уточнил, что в план перевозок по Севморпути в 2024 году предполагает: «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) – 46,7 млн тонн, «Газпром нефть» (МОЕХ: SIBN) – 6,7 млн тонн, «Норильский никель» (МОЕХ: GMKN) – 1,7 млн тонн».

Таким образом, текущий план развития Севморпути учитывает перевозки в 2024 году на уровне порядка 55 млн тонн. Ранее указом президента план предполагал перевозки по СМП в 2024 году был в объёме 80 млн тонн.

«Объёмы планируемых перевозок «Роснефти» в план (грузоперевозок по СМП) не включали. Потому что те цифры, которые мы докладываем, тем более президенту – там нет ничего, связанного с намерениями. У «Роснефти» это пока намерения. Никаких обязывающих соглашений, никаких документов, которые бы подтверждали даты

реализации проекта, объёмы и источники. Мы относимся к этому проекту так же, как ко всем перспективным проектам. Если он сбудется, мы готовы всячески его поддерживать. Но включать его в план перевозок, а это на уровне деклараций, невозможно. Его там нет», – сказал Трутнев, подчеркнув, что сейчас план развития Севморпути сформирован «без «Востокугля» и «Роснефти».

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; ВОСТОКУГОЛЬ ПОСЛЕ СМЕРТИ БОСОВА ВЫПАЛ ИЗ ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК ПО СЕВМОРПУТИ

Чиновникам, ответственным за выполнение президентской задачи заполнить Северный морской путь грузами к 2024 году, пришлось пока вычеркнуть из своих планов «Востокуголь».

Проект еще при жизни Дмитрия Босова (ООО «УК «Востокуголь» входит в основанную им группу «Аллтек») выглядел проблемным на фоне обвинений со стороны правоохранительных органов в незаконной добыче угля на Таймыре, а после того как бизнесмен в мае покончил с собой, перспективы «Востокугля» стали еще более размытыми.

«Есть и неудачи на этом пути (развития СМП – ИФ). Это проект «Востокуголь», произошло несчастье с собственником. После таких событий все всегда идёт кувырком. Сейчас там делят имущество. Через неделю у меня встреча с инвесторами («Востокугля» – ИФ), и мы будем обсуждать. Но пока этот проект практически выпал из объёма перевозок (по Севморпути – ИФ)», – сказал в четверг журналистам **вице-премьер, полномочный представитель президента РФ в ДФО Юрий Трутнев**.

«Мы, конечно, ещё надеемся, что что-то там вытащим, но пока это все красным (цветом в плане грузоперевозок по Севморпути – ИФ)», – добавил он.

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; НИЖЕГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ МОГУТ ПРИВЛЕЧЬ ЗА СЧЕТ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЛИГАЦИЙ 170 МЛРД РУБ. НА ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ

Нижегородская область рассчитывает привлечь за счет механизма инфраструктурных облигаций около 170 млрд рублей на проекты программы комплексного развития территории.

Как отмечается в сообщении **пресс-службы** губернатора и правительства Нижегородской области, заместитель **председателя правительства РФ Марат Хуснуллин** в четверг провел в режиме видеоконференцсвязи заседание штаба правительственной комиссии по региональному развитию. В мероприятии приняли участие члены правительства России и представители регионов. Одной из тем стало использование инфраструктурных облигаций.

Губернатор Нижегородской области Глеб Никитин сообщил, что регион разработал программу, включающую ряд проектов, которые можно реализовать с помощью механизма инфраструктурных облигаций. Предварительно общий объем необходимых вложений в региональную программу использования инфраструктурных облигаций составляет около 379 млрд рублей, в том числе собственно по облигациям предполагается привлечь около 170 млрд рублей. Остальные средства – частные инвестиции и госфинансирование.

Никитин добавил, что власти региона понимают, что невозможно «одномоментно привлечь столь серьезные средства», но планирование позволит двигаться от этапа к этапу.

«В следующем году Нижний Новгород отметит 800-летие. Считаем, что юбилей поможет городу и региону стать новыми центрами притяжения и сохранения человеческого капитала. Прежде всего, это требует значительного преобразования и гармонизации городской среды, ее качественного инфраструктурного развития. Комплексное развитие

территорий будет наиболее эффективным за счет синхронизации национальных проектов, инвестиционных программ развития сетевых организаций и нового механизма инфраструктурных облигаций», – приводятся в сообщении слова Никитина.

Заместитель **председателя правительства РФ Хуснуллин** отметил, что правительство России поддерживает предложения Нижегородской области о комплексном развитии территорий с использованием инфраструктурных облигаций.

«Прошу на этот механизм обратить особое внимание! Пока у нас в работе 4 пилотных региона. Как пример могу привести Нижегородскую область. Регион разработал комплексную программу, в которой присутствуют и жилье, и дороги, и развитие подвижного состава. Впечатляет подход нижегородцев. Это очень серьезные планы, и конечно, мы их будем поддерживать», – сказал **вице-премьер**.

Ранее сообщалось, что правительство Нижегородской области предлагает использовать механизм инфраструктурных облигаций для привлечения инвестиций в модернизацию городского электротранспорта.

«Совместно с ВЭБ.РФ была разработана стратегия развития транспортной системы. Одно из главных направлений – закупка нового подвижного состава – автобусов, трамваев, троллейбусов, а также модернизация трамвайной и троллейбусной инфраструктуры, в том числе строительство новых трамвайных линий. Осуществить трансформацию транспортной системы можно было бы с использованием механизма инфраструктурных облигаций», – говорил ранее губернатор.

Также Глеб Никитин предложил совместно с ВЭБ.РФ проработать возможность использования механизма инфраструктурных облигаций при строительстве новых станций метро.

ТАСС; 2020.17.09; РОССИЯ ПОДГОТОВИТ ДОГОВОР О РЕЖИМЕ ГОСГРАНИЦЫ С ЛАТВИЕЙ

Россия намерена провести переговоры с Латвией, чтобы подготовить договор о режиме российско-латвийской границы.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин подписал распоряжение, по которому формируется «российская делегация для проведения российско-латвийских переговоров по подготовке проекта договора о режиме российско-латвийской государственной границы». Документ опубликован в четверг на официальном портале правовой информации.

Этим распоряжением также утверждается состав делегации из девяти представителей ФСБ, ФТС, Минобороны, МИДа, **Минтранса**. Руководить делегацией будет посол по особым поручениям МИДа России Сергей Грицай, который сможет привлекать к работе российской делегации экспертов и специалистов.

<https://tass.ru/politika/9481427>

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПОСТАНОВЛЕНИЕ О ПРОДЛЕНИИ COVID-СУБСИДИЙ ДЛЯ АЭРОПОРТОВ

Минтранс РФ подготовил проект постановления правительства о продлении программы выдачи аэропортам так называемых COVID-субсидий. Документ опубликован на портале regulation.gov.ru.

В июне для поддержки операционной деятельности аэропортов правительство выделило из резервного фонда 10,9 млрд руб. Средства направлялись на выплату зарплат сотрудников (кроме руководства и членов совета директоров), содержание и ремонт зданий, оборудования, транспорта. Согласно утвержденному ранее постановлению, субсидии распределялись из расчета 195,4 руб. за каждого пассажира, «потерянного» аэропортом во II квартале 2020 года по сравнению с тем же периодом 2019 года.

К началу сентября **Росавиация** получила от 108 аэропортов заявки на 9,1 млрд руб. субсидий, из них одобрено – на 8,67 млрд руб., доведено до заявителей – 8,12 млрд руб., сказано в пояснительной записке **Минтранса**.

«В связи с тем, что оказываемая в рамках постановления №813 финансовая поддержка сохраняет свою актуальность и является зачастую критически важной для ряда российских аэропортов, предлагается продлить срок действия программы субсидирования российских аэропортов в пределах предусмотренных бюджетных ассигнований до июля 2020 года включительно», – говорится в записке.

Пассажиропоток российских аэропортов в апреле этого года упал на 91%, в мае – на 90%, в июне – на 74%. При этом общий убыток от операционной деятельности предприятий составил 13,3 млрд руб., сказано в пояснении.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/73592>

ТАСС; 2020.17.09; ЗАХАРОВА: БОЛЕЕ 312 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ВОСПОЛЬЗОВАЛОСЬ ОРГАНИЗОВАННЫМИ РФ ВЫВОЗНЫМИ АВИАРЕЙСАМИ

Более 312 тысяч человек, застрявших за рубежом из-за пандемии, были доставлены на родину специально организованными РФ вывозными авиарейсами. Об этом заявила на брифинге в четверг **официальный представитель МИД РФ Мария Захарова**.

«Ими [вывозными рейсами] воспользовалось свыше 312 тыс. человек. Это и российские граждане, и граждане других государств, в первую очередь СНГ».

По словам Захаровой, до конца текущего месяца также планируются вывозные рейсы из Казахстана, Кипра и Японии.

Регулярное авиасообщение между Россией и другими странами было прервано в конце марта из-за пандемии коронавируса. После этого можно было осуществлять только так называемые вывозные рейсы.

RNS; 2020.17.09; АВТОЭКСПЕРТ УВИДЕЛ КОРРУПЦИОННЫЕ РИСКИ В ПОВЫШЕНИИ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД

Повышение штрафов за нарушения правил дорожного движения (ПДД) приведет не к снижению аварийности, а к росту коррупции, заявил **председатель «Движения автомобилистов России» Виктор Похмелкин**.

«Любой юрист знает, что эффективность наказания напрямую диктуется его неотвратимостью, а не зависит от его жестокости. Если сейчас мы хоть втрое повысим штрафы, то к снижению аварийности это не приведет. Скорее, вырастет уровень коррупции на дорогах», – цитирует его издание Nation News.

Эксперт отметил, что в этой области необходимо заниматься профилактикой. На дорогах следует устанавливать больше средств фиксации нарушений, а также конструкций, которые позволят снизить количество столкновений.

По мнению Похмелкина, организация безопасного дорожного движения в конечном счете будет более эффективной, чем ужесточение наказания на различные нарушения.

<https://rns.online/transport/avtoekspert-uvidel-korruptsionnie-riski-v-povishenii-shtrafov-zanarusheniya-PDD-2020-09-17/>

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД СОХРАНЯЮТ ПЛАНЫ НАПРАВИТЬ БОЛЕЕ 200 МЛРД РУБ. НА РАЗВИТИЕ КОНТЕЙНЕРНОГО ТРАНЗИТА В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ

ОАО «Российские железные дороги» намерено развивать международные транзитные перевозки, в ближайшие годы сохраняет планы направить более 200 млрд руб. на развитие контейнерного транзита.

«Несмотря на то, что объемы перевозок отдельных номенклатур грузов, массовых в первую очередь, падают, мы свою инвестиционную программу сохраняем, и сохраняем ее

в том числе на следующий год, те сотни миллиардов рублей, которые мы запланировали на развитие контейнерного транзита, например, это более 200 млрд рублей на ближайшие годы – они точно будут нами реализованы, инфраструктура к этому будет готова», – заявил **замглавы РЖД Алексей Шило** на панельной сессии форума «PRO//Движение.Евразия» в четверг.

«В период тяжёлых финансовых историй можно было бы смотреть какие-то варианты, связанные с изменением тарифов, но хочу еще раз коллегам сказать: мы с 2011 года придерживаемся долгосрочной тарифной политики и не планируем увеличивать стоимость перевозок транзитных контейнеров», – сказал Шило.

<https://1prime.ru/News/20200917/832038802.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД ГОТОВЫ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ, ЖДУТ РЕШЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) после получения разрешения правительства готово восстановить международное пассажирское ж/д сообщение, сообщил журналистам **первый заместитель генерального директора РЖД Сергей Павлов**.

«Этот вопрос (открытия международного ж/д сообщения – ИФ) лежит не в плоскости железнодорожной, мы перевозчики. Мы готовы организовать перевозку и восстановить пассажирское сообщение. Находимся в постоянном контакте с коллегами в других железнодорожных администрациях, и мы, и они подтверждают свою готовность немедленного восстановления пассажирского сообщения при принятии решения правительством стран», – сказал он.

«Как только будет принято такое решение, мы к этому готовы, будем восстанавливать. 15 сентября мы общались с Финляндией, с генеральным директором финских железных дорог. Мы готовы, мы тоже ждем, но это решение не в плоскости ж/д администраций», – отметил топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД ПРОДОЛЖАЮТ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ, ВОЗОБНОВИЛИ КОМАНДИРОВКИ ЗА РУБЕЖ

ОАО «Российские железные дороги» продолжает реализацию международных инфраструктурных проектов, возобновили зарубежные командировки сотрудников, которые были приостановлены на фоне пандемии, сообщил журналистам **первый заместитель генерального директора РЖД Сергей Павлов**.

«Да (возобновили командировки – ИФ). Мы ведем эту работу в полном соответствии с действующим в нашей стране правилами», – сказал Павлов.

Специалисты РЖД работают в данный момент на инфраструктурных проектах в Египте, Сербии и Монголии. По его словам, по каждой поездке решение о принимается и согласовывается в том числе с учетом правил нахождения сотрудников на иностранных территориях.

«Пандемия наложила свои отпечатки на все процессы, не только на инфраструктурные проекты, на экономику, тем не менее главный большой проект, который мы сейчас реализуем – это проект в Сербии, он идет в соответствии с графиком. Были случаи заболеваний людей, которые переболели (COVID-19), кто-то в легкой форме, кто-то в тяжелой, но все живы, все работают и проект идет нормально», – сказал Павлов.

«При этом есть проекты, которые несколько замедлились, например, Египет. Сегодня там наши люди находятся и обследуют участок двух потенциальных проектов, которые мы предложили Египту. Мы планировали эти работы начинать в январе, но из-за карантина, закрытия границ это было начать невозможно. Только сейчас мы приступили», – уточнил топ-менеджер.

«Есть факторы, которые повлияли (на ход реализации проектов – ИФ) в связи с пандемией, но, тем не менее, мы рассчитываем, что эти проекты также будут реализованы и будут развиваться», – резюмировал он.

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД НАЧАЛИ ПРЕДПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ 2 Ж/Д ЛИНИЙ В ЕГИПТЕ

ОАО «Российские железные дороги» приступило к предварительным проектно-изыскательским работам по строительству двух новых железнодорожных участков пути в Египте, сообщил журналистам **первый заместитель генерального директора РЖД Сергей Павлов**.

«Это проект линии Манаши – 6 Октября протяженностью 70 км, стоимость его примерно \$300 млн. И (ж/д участок) Имбаба – Александрия, там уже 270 км, этот проект оценивается в \$600 млн», – сказал Павлов.

Предполагается, что проекты будут реализовываться с привлечением государственной поддержки, как с российской, так и с египетской стороны. «Есть несколько вариантов и несколько механизмов финансирования. Экспортный кредит РЭЦ – это один из инструментов, который тоже может быть использован. Но сначала мы должны понять, что мы там должны сделать, пройти этап проектирования и дальше определяться с дальнейшими шагами», – отметил топ-менеджер.

По его словам, решения по проектам могут быть приняты в следующем году. «Мы не заинтересованы затягивать, также, как и египетская сторона. Они (Египетские ж/д – ИФ) были готовы и приглашали нас в период жесточайшей пандемии, но здоровье наших людей и работников – это основной капитал, который у нас есть, поэтому мы только сейчас смогли организовать эту поездку», – добавил Павлов.

На вопрос о стоимости контракта на предпроектные изыскания, топ-менеджер заявил, что «мы эти предпроектные проработки делаем за собственные средства, которые заработала уже компания «РЖД – Интернешнл». «Это наши расходы, которые мы несем осознанно с полным пониманием, что мы (эти средства – ИФ) должны будем себе вернуть обратно», – пояснил первый замглавы РЖД.

РЖД и «Египетские национальные железные дороги» в рамках экономического форума «Россия – Африка» в октябре 2019 года подписали протокол о намерениях по сотрудничеству в инфраструктурных проектах. Стороны договорились изучить возможность совместной реализации комплексных проектов по модернизации железнодорожной инфраструктуры Египта. В том числе по таким потенциальным совместным проектам, как строительство новой линии Манаши – 6 Октября, второго пути на участках Калиуп-Менуф-Танта, Имбаба-Манаши-Итад-Александрия и Танта-Зефта-Загазиг. Кроме того, стороны рассмотрели возможность сотрудничества в создании единого диспетчерского центра для нужд «Египетских национальных железных дорог».

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД ХОТЯТ РАЗВИВАТЬ ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ИЗ ИНДИИ ЧЕРЕЗ ИРАН ПО МТК «СЕВЕР-ЮГ»

ОАО «Российские железные дороги» намерены развивать транзитные перевозки по международному транспортному коридору (МТК) «Север – Юг», сообщил журналистам **первый заместитель генерального директора РЖД Сергей Павлов**.

«Мы прорабатываем маршрут Север – Юг, это транзит через Иран – Азербайджан, Россию в Европу товаров из Индии», – заявил Павлов.

«Нашей компанией «РЖД Логистика» подписано соглашение с крупнейшим оператором в Индии ConCor (Container Corporation of India) по организации этих перевозок и первые тестовые отправки сделаны. Наша главная задача – это организация коридора Север-Юг», – сказал топ-менеджер.

По его словам, потенциальная грузовая база на маршруте оценивается в более, чем 8,5 млн т в год.

РЖД в апреле прекратили реализацию инфраструктурного проекта «Гармсар – Инче Бурун» в Иране. При этом монополия выражала уверенность, что выход из проекта не повлияет на развитие партнерских отношений российских и иранских железных дорог, прежде всего в сфере международной логистики, в том числе в рамках коридора «Север – Юг».

«Мы с Иранскими железными дорогами ведем постоянное взаимодействие, мы его не прекращали. Мы с ними работаем в части транспортной логистики, организации перевозок, в том числе поставок по ж/д зерна, чего не было до сих пор», – сообщил при этом Павлов.

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД НАМЕРЕНЫ УЧАСТВОВАТЬ В ТЕНДЕРЕ ИНДИЙСКИХ ЖЕЛДОРОВ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ПАССАЖИРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЗА \$2 МЛРД

ОАО «Российские железные дороги» совместно с индийской Irgon планирует принять участие в тендере по строительству транспортной системы для пассажирского движения в Бангалоре (штат Карнатака), сообщил журналистам **первый заместитель генерального директора РЖД Сергей Павлов**.

По его словам, ориентировочная стоимость проекта составляет порядка \$2 млрд.

«В связи с этим заключено соглашение «РЖД Интернешнл» (РЖДИ, «дочка» РЖД) с индийской государственной компанией Irgon о совместном участии в этом проекте, даже подана совместная заявка. Это будет тендер», – сказал Павлов.

При этом РЖД решили не принимать участие в тендере Индийских железных дорог (Indian Railways) по пассажирским перевозкам, сообщил топ-менеджер. «Индийские железные дороги приняли решение о либерализации своих пассажирских перевозок. Мы это знаем, но сейчас весь наш пассажирский блок сконцентрирован на том, чтобы решить те вопросы, которые находятся здесь, у нас, и мы не планируем принимать участие в этом конкурсе. Потому что риски большие, серьезные инвестиции, которые сегодня нужны нам здесь», – сказал он.

Ранее РЖД проявляли интерес к участию в тендере по управлению пассажирскими поездами по 109 маршрутам в Индии. Монополия изучала информацию, но решение о целесообразности участия принято не было.

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД ГОТОВЫ ПРЕДОСТАВИТЬ КОМПЕТЕНЦИИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ В МОНГОЛИИ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) готово предоставлять монгольским партнерам компетенции в сфере строительства железнодорожной инфраструктуры, сообщил журналистам **первый заместитель генерального директора РЖД Сергей Павлов**.

«Мы готовы выстроить системы и предоставить всю свою компетенцию для того, чтобы в Монголии сделать единую железнодорожную сеть на базе Улан-Баторской железной дороги. Тем более что совместное предприятие, где работает наш менеджмент, показывает очень хорошие результаты», – сообщил журналистам первый заместитель генерального директора РЖД Сергей Павлов.

Реализация подписанного в декабре прошлого года договора по услугам технического консалтинга при реализации контракта по строительству линии Таван-Толгой – Зуунбаян была приостановлена из-за пандемии. «Эти затраты, небольшие, которые мы понесли, УБЖД компенсирует. Но, еще раз повторюсь, наши сотрудники там есть, мы будем заниматься реконструкцией УБЖД. Мы заинтересованы в том, чтобы в Монголии была

единая железнодорожная сеть, которая бы помогала развиваться всей экономике Монголии», – сказал он.

Ввод в эксплуатацию линии на Таван-Толгой планируется на конец 2021 года, уточнил топ-менеджер.

При этом, по мнению Павлова, отечественные грузоотправители должны учитывать и принимать в расчеты то, что монгольский уголь пойдет в Китай. «Это надо учитывать, тут просто надо это знать и принимать в свои расчеты по дальнейшим планам», – сказал он.

В декабре 2019 года ООО «РЖД Интернешнл» (РЖДИ, «дочка» РЖД) и АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД, совместное предприятие ОАО «Российские железные дороги» и Монголии) подписали договор по услугам технического консалтинга при реализации контракта по строительству линии Таван-Толгой – Зуунбаян.

Железнодорожная ветка Таван-Толгой – Зуунбаян свяжет каменноугольное месторождение Таван-Толгой с центральным железнодорожным коридором страны, проходящим с севера на юг от границ с РФ до границ с Китаем. О начале строительства железной дороги протяженностью 415 км Монголия сообщила летом 2019 года. От Таван-Толгой в направлении китайской границы предполагается проложить еще одну линию до Гашуунсухайта длиной 208,5 км (ее планируется достроить в 2021 г., ввод в эксплуатацию намечен на 2022 год).

Проекты финансируют государственные компании «Эрдэнэс Таван-Толгой» (пользователь месторождения) и «Железная дорога Таван-Толгой». Президент Монголии распорядился предоставить государственные гарантии компаниям, которые показывают высокий темп строительства. Помимо частных подрядчиков, к строительству привлечена армия.

Таван-Толгой – каменноугольное месторождение на юге Монголии в пустыне Гоби, одно из крупнейших в мире по размеру запасов (6,5 млрд тонн угля, около 40% из которых – коксующийся). Частичная разработка месторождения началась в 1967 г. Со строительством линий Монголия сможет экспортировать 30 млн тонн.

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; РЖД ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В ПРОЕКТЕ ТРАНСКОРЕЙСКОЙ МАГИСТРАЛИ, ДО КОНЦА ГОДА РАССЧИТЫВАЮТ ОПРЕДЕЛИТЬСЯ С ТЕСТОВОЙ ОТПРАВКОЙ

ОАО «Российские железные дороги» заинтересовано в возобновлении проекта Транскорейской магистрали, в декабре 2020 года рассчитывает принять решение по тестовой отправке по маршруту, сообщил журналистам **первый заместитель генерального директора РЖД Сергей Павлов**.

«Эта железная дорога рассматривается нами как перспективная. Мы поддерживаем отношения с нашими партнерами и с Южной Кореей. Две недели назад я беседовал с послом (Южной Кореи – ИФ), и он подтвердил приверженность правительства, заинтересованность в этом маршруте», – сообщил Павлов.

«Более того, мы запланировали на декабрь совместную встречу. Как раз будем обсуждать Транскорейскую магистраль. Она протяженностью свыше 1,3 тыс. км, половина из них проходит по территории Северной Кореи. Состояние железной дороги удовлетворительное, но в декабре мы постараемся определиться (по дальнейшим планам – ИФ)», – сказал он.

По его словам, в декабре также планируется определиться с видом груза для тестовой отправки по этому маршруту. «Мы уже договорились, что проведем тестовую отставку. Это сделаем и определимся в том числе и по тарифам, по необходимой достройке, донастройке инфраструктуры. И тогда уже можно будет говорить о стоимости (перевозки – ИФ) более конкретно, но принципиально решение – да», – отметил топ-менеджер.

«Это первый и самый основной шаг, что всё-таки перевозки по этой магистрали мы начинаем осуществлять. Это решение принято руководством обеих стран», – добавил Павлов.

Как сообщалось, в 2008-2014 годах была восстановлена железнодорожная ветка от приграничной железнодорожной станции Хасан (Приморский край РФ) до северокорейского порта Раджин на побережье Японского моря. Этот проект позиционировался как первый этап реконструкции Транскорейской железной дороги с последующим ее подключением к российской Транссибирской магистрали для транспортировки большегрузных контейнеров из Южной Кореи в Россию и Европу, а также для поставок угля из России в Южную Корею. Однако из-за ядерных испытаний в КНДР в марте 2016 года Южная Корея вышла из проекта, введя в отношении КНДР санкции.

Транскорейская магистраль Кёнъисон была построена во время японской оккупации в 1906 году и связывала Сеул с городом Синьджу на китайской границе. После раздела Кореи на Север и Юг в 1945 году дорога прекратила работу.

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; СТРУКТУРА РЖД ПРОДОЛЖАЕТ ПРОРАБОТКУ ЛЕГКОГО МЕТРО В АЭРОПОРТ ХОШИМИНА, ИЗУЧАЕТ РЯД ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Структура ОАО «Российские железные дороги» – ООО «РЖД Интернешнл» (РЖДИ) продолжает проработку проекта строительства линии легкого метро (LRT) Тантао – Линдонг – аэропорт Лонгтхань в Хошимине и провинции Донг Най (Вьетнам), сообщил журналистам **и.о. генерального директора РЖДИ Сергей Столяров**.

«Мы продолжаем работать (по проекту). Продолжаем обсуждать возможности реализации проекта легкого метро к аэропорту Лонгтхань в Хошимине», – сказал Столяров.

«Проект был инициирован нашим вьетнамским партнером, который предложил «РЖД Интернешнл» совместное участие. Он сейчас испытывает определённые финансовые сложности, и мы вместе с **министерством транспорта** и администрацией Хошимина обсуждали возможность замены партнера, и сейчас есть заинтересованные компании, потенциальные инвесторы, которые этот проект рассматривают», – добавил он.

«Мы со своей стороны предварительно концепцию проекта разработали, понимаем все проблемные вопросы, которые могут возникать в рамках реализации, сделали соответствующее презентации и обсуждения провели с администрацией Хошимина и с областью, где будет располагаться дорога. Сейчас ожидаем решения вьетнамской стороны именно по привлечению якорного инвестора в проект», – уточнил Столяров.

Компания также параллельно изучает еще несколько проектов во Вьетнаме. «Учитывая, что там серьезные проблемы с развитием железнодорожной инфраструктуры. Есть потенциальные инвесторы, которые рассматривают возможность и заинтересованы в инвестициях в инфраструктуру, рассматриваем вариант государственно-частного партнерства, где определённую ответственность берет правительство, где-то еще и частный инвестор», – отметил топ-менеджер.

По его словам, речь идет о строительстве новой грузовой ж/д линии по проекту реконструкции железной дороги из Ханоя в Хошимин. «Различные варианты рассматриваются вьетнамской стороной: повышение (скорости) до 350 км/ч и до 200 км/ч. Соответственно, мы свое видение вьетнамской стороне излагали. Сейчас они рассматривают свои стратегические планы и должны принять решение. Мы готовы весь опыт, который у нас есть в России, в том числе на линии Москва-Санкт-Петербург, применить и принять участие совместно. У них есть вариант как раз на 200 км/ч, совмещенное движение, и он, на наш взгляд, наиболее целесообразен с точки зрения потребности экономики», – полагает Столяров.

В 2018 году «РЖД Интернешнл» и группа вьетнамских инвесторов во главе с Lung Lo Construction Corporation (LLCC) договорились о сотрудничестве в проекте строительства линии легкого метро в аэропорт Лонгтхань во Вьетнаме. В частности, РЖДИ взял на себя экспертное сопровождение проекта и подготовку технико-экономического обоснование строительства этой линии.

Ранее, в сентябре 2017 г. «РЖД Интернешнл» и LLCC договорились о совместной реализации инфраструктурных проектов во Вьетнаме, подписав соответствующий меморандум. Он предполагал создание рабочей группы для взаимодействия, а также изучение возможности строительства линии легкого метро Тантао-Линдонг в Хошимине в качестве пилотного проекта.

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; UTLC ERA В 2020 Г ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ ДО 550 ТЫС. TEU

АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (United Transport and Logistics Company Eurasian Rail Alliance, UTLC ERA, совместное предприятие железных дорог Белоруссии, Казахстана и РФ) планирует в 2020 г. перевезти 550 тыс. TEU, сообщил **генеральный директор компании Алексей Гром**.

«Ту планку, которую мы поставили себе в этом году в 550 тыс. TEU в наших сервисах – это то, что раньше мы планировали достичь в 2022 г.», – сказал он в ходе форума «PRO//Движение.Евразия» в четверг.

«Объем перевозки, который у нас сегодня уже есть – это 22 поезда в сутки», – отметил Гром.

Общий объем перевозок на сервисах UTLC ERA за 7 месяцев 2020 г. увеличился на 67%, до 277,6 тыс. TEU (проследовало 2,892 тыс. поездов). «Есть очень хороший уровень коммуникаций с партнерами и клиентами, а также большое желание преодолеть рубеж в 500 тыс. TEU в нашем коридоре в 2020 г.», – говорил Гром.

«Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» занимается транзитными контейнерными перевозками между Европой и Китаем через территорию трех стран. В 2019 г. на долю UTLC ERA, по ее данным, приходилось более 80% всех транзитных железнодорожных перевозок на колее шириной 1520 мм, общий объем перевозок между Европой и Китаем (в обоих направлениях) составил 333 тыс. TEU.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.17.09; МЕНЬШЕ ГРУЗОВ, БОЛЬШЕ ВАГОНОВ: КАК ИЗМЕНИЛСЯ СПРОС НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Пандемия коронавируса так или иначе затронула все отрасли экономики, существенное падение отмечено и в сфере грузовых перевозок железнодорожным транспортом. По данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), недополученная выручка от грузоперевозок только в августе 2020 года составила 8,3 млрд рублей. Как это скажется на смежных отраслях и когда ждать изменения ситуации?

Погрузка на сети ОАО «РЖД», по информации ИПЕМ, в августе текущего года сократилась по всем грузам на 0,8% по отношению к августу 2019 года. Если сравнивать с периодом январь-август нынешнего и предыдущего годов, разрыв будет более существенным: 4 процента.

«Для первой половины 2020 года на фоне замедления экономической активности и снижения цен на энергоресурсы было характерно сокращение объемов грузовых перевозок всеми видами транспорта, включая железнодорожный, – комментирует заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта

ИПЕМ Александр Поликарпов. – Хотя во многом это было связано с пандемией коронавируса, она стала, скорее, катализатором негативных тенденций, чем их причиной». В ИПЕМ отметили, что падение спроса на продукцию добывающих отраслей, продолжающееся с декабря 2019 года, в августе замедлилось. Если в июле показатель составлял 11,7%, то месяцем позже – лишь 8,4%. В целом, спрос на продукцию добывающих отраслей по итогам августа 2020 года уменьшился на 7,2% за период с начала года.

Сократились и уровни добычи. Так, например, объемы добычи угля непрерывно снижаются, начиная с прошлого декабря. В августе, по данным института, его добыча сократилась на 9,4% – до 31,9 млн тонн. Добыча нефти в том же месяце уменьшилась на 12,8% относительно августа 2019 года – до 41,7 млн тонн, газа на 4,1% – до 53,2 млрд кубометров.

«Падение грузоперевозок уже повлияло на смежные отрасли, такие как вагоностроение и вагонное литье: ставки по вагонам находятся на многолетних минимумах, – отмечает старший аналитик инвестиционной группы «АТОН» Михаил Ганелин. – На железнодорожной сети образовался профицит вагонов, эта тенденция существует уже не первый месяц. В связи с избытком полувагонов спрос на новые вагоны соответственно упадет, а, значит, все поставщики комплектующих тоже столкнутся с падением спроса. Мощности заводов избыточны, что и приводит к периодическому возникновению профицита и обрушению рынка. Полагаю, что решение в том, чтобы скоординировать спрос на вагоны и их производство».

При этом снижение спроса на вагоны – общемировая тенденция. В агентстве SCI Verkehr отмечают, что на мировом рынке грузовых вагонов после рекордно высокого уровня 2018/2019 гг. уже в конце 2019 года началась фаза затишья, даже без последствий пандемии COVID-19. Драйверами роста стали Китай и Россия. При этом, если в Китае национальная China Railways не выполнила план по закупке 210 тысяч грузовых вагонов в 2018-2020 гг., то в России процесс обновления парка, в основном, завершен.

В сложившейся ситуации, когда снижение погрузки и профицит вагонов одновременно влияют на решения операторов перевозок, по данным агентства «Инфолайн аналитика», наблюдается отказ от наращивания вагонного парка.

Он, в свою очередь, вызвал спад производства отечественных вагонов на 28,6% к январю-июлю 2020 года, такие данные приводят в ИПЕМ.

«Эксперты института ранее отмечали, что сокращение выпуска новых вагонов обязательно произойдет в краткосрочной перспективе в связи с насыщением спроса. Вагоностроители теперь также прогнозируют в 2020 году производство 40 тысяч вагонов, что на 49,8% ниже уровня предыдущего года, – сообщает Александр Поликарпов. – А это отразится на потребности в литых комплектующих».

В трудной ситуации, как считают аналитики, могут оказаться предприятия, занимающиеся вагонным литьем, такие как, например, ООО «Промлит», АО «Тихвинский вагоностроительный завод», АО «ПО «Бежицкая сталь», ООО «ВКМ-Сталь», АО «Корпорация «Уралвагонзавод», АО «Алтайвагонзавод» и другие.

По данным Объединения производителей железнодорожной техники, за восемь месяцев 2020 года наблюдается снижение выпуска комплектующих для подвижного состава. Так, рынок цельнокатных колес для грузовых вагонов снизился на 22,6% по отношению к восьми месяцам 2019 года, в том числе колес отечественного производства было выпущено на 34,5% меньше. Боковых рам выпустили на 24,1% меньше, надрессорных балок – на 21,8% меньше.

«К сожалению, в среднесрочной перспективе, несмотря на ожидаемое восстановление объемов железнодорожных перевозок, спрос на новые вагоны и комплектующие останется низким. Рост производства грузового подвижного состава можно ожидать с конца 2022 – 2023 годов», – отмечает Александр Поликарпов.

«Разумеется, это не первый спад грузоперевозок в истории. Восстановление спроса на них будет зависеть от восстановления мировой экономики, спроса на сырье, экспорта. Мы видим, что страны постепенно открываются, идет восстановление перевозок, что позволяет надеяться на улучшение ситуации», – подчеркивает Михаил Ганелин.

Однако, говоря о сроках такого восстановления, эксперт также отмечает, что оно будет медленным и займет не месяцы, а годы.

<https://rg.ru/2020/09/17/menshe-gruzov-bolshe-vagonov-kak-izmenilsia-spros-na-zheleznodorozhnye-gruzoperevozki.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; ОТЭКО ОТГРУЗИЛА ПЕРВУЮ ПАРТИЮ УГЛЯ КУЗБАССКОГО «ИНВЕСТ-УГЛЕСБЫТА» СО СВОЕГО ТЕРМИНАЛА В ПОРТУ ТАМАНЬ

Группа «ОТЭКО» Мишеля Литвака начала отгрузку со своего терминала навалочных грузов в порту Тамань угля ООО «Инвест-Углесбыт» (г.Киселевск, Кемеровская область). Согласно сообщению группы, первая судовая партия в 75 тыс. тонн предназначена для отправки на европейский рынок (куда именно, в ОТЭКО не уточнили).

«Мы предлагаем возможность формирования крупных судовых партий на складах и доступ на традиционные и новые рынки сбыта. Надеюсь, наши возможности по перевалке угля будут оценены в полной мере», – приводятся в сообщении слова замгендиректора по коммерции «ОТЭКО» Алексея Маричева.

«ОТЭКО» реализовала в порту Тамань первый этап проекта терминала навалочных грузов (ТНГ) мощностью 60 млн тонн в год: 50 млн тонн угля, 5 млн тонн серы и 5 млн тонн минеральных удобрений. Его строительство велось с 2009 года, ввод первой очереди состоялся в октябре 2019 года. Практическая эксплуатация первого причала на новом ТНГ началась в мае 2020 года с отгрузки партии угля.

На сайте группы сообщается, что Таманский ТНГ – первый и крупнейший на побережье Азово-Черноморского бассейна России специализированный терминал по перевалке сыпучих материалов. Реализация проекта открывает новые логистические пути для перевозки угля, железорудного сырья, серы и минеральных удобрений в направлении стран Ближнего Востока, Южной Европы, Африки, Азии и Америки.

«ОТЭКО» реализует комплексную программу модернизации Таманского перегрузочного комплекса, в том числе, осуществляет проекты создания терминала по перевалке навалочных грузов, строительства Таманского зернового терминала, промышленного парка. В состав последнего войдут 6 предприятий по производству аммиака, карбамида, метанола, переработке широкой фракции легких углеводородов, по получению высокооктановых компонентов бензина из нефти и из СУГ, агропромышленный комплекс, 5 перевалочных комплексов и жилой комплекс на 10 тыс. человек. Общий объем инвестиций составит \$8 млрд.

«Инвест-Углесбыт» ведет добычу угля открытым способом на участках «Основное поле шахты «Тайбинская», «Акташский» и «Акташский-2» Киселевского каменноугольного месторождения (Кемеровская область), добывает уголь энергетических и коксующихся марок. 100% долей компании принадлежит ООО «Разрез Южный» (Новокузнецкий район, Кемеровская область).

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; КОРЕЙСКАЯ HYUNDAI ПЕРЕДАЛА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПЕРВЫЙ КОНТЕЙНЕРОВОЗ НА СПГ

Южнокорейская судостроительная корпорация Hyundai Samho Heavy Industries Co. передала судовой компании East Pacific Shipping Company Ltd. со штаб-квартирой в Сингапуре первый контейнеровоз, использующих сжиженный природный газ (СПГ) в качестве топлива, сообщила корейская компания.

Это первое из шести судов, использующих в качестве бункерного топлива СПГ, которые строит Hyundai Samho для сингапурского морского перевозчика на основе соглашения, заключенного в апреле 2018 года. Последнее судно будет передано в третьем квартале 2022 года.

Как сообщалось, в соответствии со вступившими в силу с 1 января 2020 года дополнениями к международной конвенции по предотвращению загрязнения воздушной среды с судов (МАРПОЛ) Международной морской организации ООН (ИМО), максимальное содержание серы в бункерном мазуте, которым заправляются суда, должно сократиться до 0,5%. Требование распространяется на всю территорию международного судоходства, кроме районов SECA (зоны судоходства, куда входят Балтийское море, Северное море и пролив Ла-Манш), где и ранее содержание серы в судовом топливе не должно было превышать 0,1%.

Повышенные экологические требования стимулировали спрос на СПГ в качестве бункерного топлива со стороны операторов морских судов различного предназначения, отмечают наблюдатели.

ТАСС; 2020.17.09; ЮЖНАЯ КОРЕЯ И РОССИЯ МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ ПАССАЖИРСКИЕ РЕЙСЫ В КОНЦЕ СЕНТЯБРЯ

Южная Корея предложила России возобновить регулярное авиационное сообщение между столицами двух стран с конца сентября. Об этом сообщил корреспонденту ТАСС в четверг Хван Сон Пхиль, заместитель директора в министерстве государственных территорий, инфраструктуры и транспорта республики.

«В июле российская сторона направила нам письмо с предложением возобновить рейс между международным аэропортом в Инчхоне и Москвой. Мы обсуждаем эту возможность и недавно направили в российское министерство транспорта предложение с конца сентября возобновить рейс, операторами которого являются Korean Air и «Аэрофлот», – подчеркнул собеседник ТАСС.

«Посольство Республики Корея в Москве сообщило, что российское министерство в настоящее время рассматривает наше предложение», – сказал чиновник.

Хван Сон Пхиль добавил, что рейс Инчхон – Москва «никогда не блокировался правительством Южной Кореи, но авиаперевозчики не осуществляют его из-за отсутствия спроса, в основном потому, что российские власти в настоящее время не допускают на свою территорию южнокорейских граждан».

Международный аэропорт в городе Инчхон, входящем в столичный регион Республики Корея, является крупнейшим транспортным узлом в этой стране. С момента открытия в 2001 году принял более 70 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/9481751>

На ту же тему:

<https://www.m24.ru/news/transport/17092020/133507>

<https://360tv.ru/news/mir/juzhnaja-koreja-dopustila-vozobnovlenie-aviasoobschenija-s-rossiej-v-sentjabre/>

<https://nsn.fm/in-the-world/uzhnaya-koreya-predlozhila-vozobnovit-aviasoobschenie-s-rossiei>

<https://www.mk.ru/social/2020/09/17/yuzhnaya-koreya-predlozhila-rossii-vozobnovit-regulyarnoe-aviasoobshhenie.html>

<https://ura.news/news/1052450134>

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; ЕГУПТАИР ВОЗОБНОВИЛА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ МОСКВОЙ И КАИРОМ

Авиакомпания Egyptair возобновила регулярные пассажирские рейсы между Москвой и Каиром.

Первый после снятия «ковидных» ограничений рейс компания выполнила в четверг, сообщает аэропорт «Домодедово». По его данным, перевозки будут выполняться три раза в неделю.

Правительство РФ сообщило о возобновлении авиасообщения с Каиром, приостановленного весной на фоне пандемии коронавируса, в начале сентября. На прошлой неделе рейсы из «Шереметьево» в столицу Египта перезапустил «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), они будут выполняться также три раза в неделю.

РАДИО СПУТНИК; 2020.17.09; ИМПОРТЗАМЕЩЕННЫЙ: КАБМИН ПРИОТКРЫЛ ПЛАНЫ НА SUPERJET-100 В 2023

Sukhoi Superjet 100 new будет создан через три года, заявил **вице-премьер России Юрий Борисов**. За это время завершат опытно-конструкторские работы, затем начнутся летные испытания. Лайнер будет собран полностью из российских комплектующих.

В России будет полностью импортозамещенный пассажирский самолет – Sukhoi Superjet 100 new. Его создание потребует новой сертификации как отдельных систем, так и всего самолета, а также предприятия-производителя, об этом заявил **вице-премьер** по ОПК Юрий Борисов. Он напомнил, что разработка нового SSJ100 идет в соответствии с поручением президента от 25 января 2018 года и направлена на полный отказ от иностранных компонентов – бортовых систем и агрегатов.

Разработка самолета, по информации деловых СМИ, оценивается в 120–130 миллиардов рублей. Половина суммы уйдет на разработку российского двигателя ПД-8. Часть средств направят из бюджета, также в проект вложатся Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК).

Кстати, новый лайнер, при наличии активного интереса на рынке, позволит ОАК расплатиться с частью долгов. Дело в том, что обязательства перед банками составляют около 530 миллиардов рублей. Такую сумму назвал недавно индустриальный директор авиакластера госкорпорации «Ростех», которой фактически принадлежит ОАК, Анатолий Сердюков. По его словам, это «старые долги, которые образовались при выполнении прежних задач».

SSJ-100, представленный 12 лет назад, изначально задумывался как международный проект – так его можно было продвинуть на глобальный рынок. Сейчас две трети комплектующих в нынешнем Superjet – иностранного производства, начиная от двигателя франко-российского производства. Новая версия SSJ-100 будет полностью сделана из отечественных комплектующих. Принимая во внимание существующие санкционные ограничения, решение властей, сделать новый лайнер на 100% российским, выглядит логичным, несмотря на то, что мировая авиаотрасль под давлением из-за коронакризиса.

<https://radiosputnik.ria.ru/20200917/sukhoy-1577383633.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; «ВОЛГА-ДНЕПР» ЗА СЧЕТ СПРОСА НА «АНТИКОВИДНЫЕ» ГРУЗЫ НАРАСТИЛА ВЫРУЧКУ В I ПОЛУГОДИИ НА 40%

Высокий спрос на товары для борьбы с распространением COVID-19 позволил трем авиакомпаниям группы «Волга-Днепр» – AirBridgeCargo, «Волга-Днепр» и «Атран» – существенно нарастить общую выручку.

Согласно сообщению группы, в I полугодии выручка перевозчиков выросла более чем на 40%. В абсолютном выражении показатель не приводится, «Интерфакс» направил запрос в **пресс-службу**.

Рост доходов компания связывает с «быстрым реагированием на рыночную ситуацию, адаптацией стратегии под новые реалии и временными изменениями бизнес-моделей перевозчиков с переориентацией на чартерные программы». На фоне общего снижения тоннажа и грузооборота на мировом рынке почти на 18% и 19% соответственно группа

удержала падение на уровне 5% и 10%. При этом доля группы по грузообороту увеличилась на 5%, говорится в сообщении.

«Группа смогла нарастить объемы по отдельным отраслевым перевозкам, в частности, полностью сфокусировавшись на перевозке товаров, необходимых для борьбы с распространением COVID-19. В период с января по июнь самолеты авиакомпаний перевезли более 25 тыс. тонн средств индивидуальной защиты, медицинских кроватей, матрасов, аппаратов ИВЛ, а также тяжелой техники для санитарной обработки улиц», – отмечает компания.

В области отраслевой логистики группа более чем в два раза нарастила перевозки для нефтегазовой отрасли и на 20% – для аэрокосмической. Для этого использовались самолеты Ан-124-100 и Ил-76ТД-90ВД.

ИНТЕРФАКС; 2020.17.09; КИТАЙСКИЙ ПОДРЯДЧИК ОТКАЗАЛСЯ ОТ ИСКА К АЭРОПОРТУ «СИМФЕРОПОЛЬ»

Арбитражный суд Крыма прекратил производство по тяжбе между ООО «Петро-Хэуа» (Москва, российская структура китайской Haihua Industry Group) и АО «Международный аэропорт «Симферополь» (МАС) об условиях и сроках договора подряда, поскольку истец отказался от своих требований.

«Принять отказ ООО «Петро-Хэуа» от исковых требований к АО «Международный аэропорт «Симферополь». Производство по делу прекратить», – говорится в материалах суда.

Подрядчик обратился в суд год назад, требуя признать недействительными ряд условий договора 2016 года и подписать дополнительное соглашение, продлевающее до конца 2020 года сроки выполнения работ на объекте «Развитие аэропортового комплекса «Симферополь». Текста договора нет в открытом доступе. АО «МАС» в сентябре 2019 года отказалось комментировать «Интерфаксу» иск. В компании «Петро-Хэуа» также воздержалась от комментариев.

Как сообщалось, после подачи иска подрядчиком АО «МАС» направило в Арбитражный суд Крыма два иска к «Петро-Хэуа» о взыскании в целом порядка 1,9 млрд рублей. Иски касаются двух договоров подряда: Документы в открытом доступе не опубликованы. Решений суда по этим делам пока нет.

По федеральной целевой программе (ФЦП) развития Республики Крым и Севастополя предусмотрены порядка 15,9 млрд рублей на развитие симферопольского аэропорта. В частности, в августе 2018 года началась реконструкция не используемой с 2000-х годов взлетно-посадочной полосы (ВПП-1). ВПП-1 не эксплуатируется из-за недостаточной длины и прочности. Проект, в частности, предусматривает удлинение полосы на 0,5 км: с 2,7 км до 3,2 км. ВПП-1 будет относиться к одной из высших категорий (ICAO-ША) и сможет принимать дальнемагистральные самолеты типа Boeing-747 и Airbus A330.

В настоящее время в аэропорту «Симферополь» эксплуатируется ВПП-2 длиной 3,7 км. Полоса построена в 1982 году в рамках его подготовки в качестве «Западного запасного аэродрома» для посадки космических кораблей «Буран». Согласно классификации ICAO, полоса имеет категорию I (низшую).

Планируется, что после ввода в эксплуатацию ВПП-1 для аэропорта в Крыму она станет основной, а действующая ныне – резервной.

Haihua Industry Group – одно из ведущих предприятий в сфере нефтегазовой, химической, металлургической и фармацевтической промышленности Китая. В России структура корпорации – ООО «Петро-Хэуа» – уже реконструировала аэродромные сооружения и водосточно-дренажную сеть международного аэропорта «Калуга» (1,7 млрд рублей).

[Вернуться в оглавление](#)

