



Ежедневный мониторинг СМИ

22 СЕНТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

1 КАНАЛ; 2020.21.09; ЕЩЕ ТРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ НАПРАВЛЕНИЯ С СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ ДОСТУПНЫ ДЛЯ РОССИЯН.....	4
ВЕСТИ; АЛЕКСАНДРА СУВОРОВА; 2020.21.09; РОССИЯ ОТКРЫВАЕТ ГРАНИЦЫ ЕЩЕ С НЕСКОЛЬКИМИ СТРАНАМИ: КУДА МОЖНО УЛЕТЕТЬ И ПОЧЕМ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	4
ТАСС; 2020.21.09; ПРОДАЖА БИЛЕТОВ ДО СТАНЦИИ ШИЕС ОТКРОЕТСЯ В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ	4
РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ; 2020.22.09; С ОКТЯБРЯ В РОССИИ НАЧНУТ ТЕСТИРОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ СУДА НА РЕКАХ И МОРЯХ.....	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.09; ПЕРЕДАЙТЕ ЗА ПРОЕЗД; НУЖНО ЛИ ДЕЛАТЬ В РОССИИ ВСЕ ДОРОГИ ПЛАТНЫМИ	6
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.22.09; ЧТОБ ДВА РАЗА НЕ САЖАТЬ; ПРОКУРОРЫ ПРОВЕРЯТ ЗАКУПКИ ГОСУДАРСТВА И ЕГО КОМПАНИЙ ДО СТАРТА ОБНОВЛЕННЫХ НАЦПРОЕКТОВ.....	8
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.22.09; УЧЕНЫЙ ГОРСОВЕТ; ВШЭ ПРЕДЛАГАЕТ СВЯЗАТЬ НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ ХОТЯ БЫ ДРУГ С ДРУГОМ.....	9
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.22.09; «ДЕЛИМОБИЛЬ» НАЧАЛ ТЕСТИРОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ НА ТРЕЗВОСТЬ И УСТАЛОСТЬ; КОМПАНИЯ ВНЕДРИЛА СПЕЦИАЛЬНЫЕ ОНЛАЙН-ТЕСТЫ	10
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.22.09; С МИГАЛКОЙ – НЕ НАРУШИТЕЛЬ: КОГО ОСВОБОДЯТ ОТ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД; СПЕЦТРАНСПОРТ С СИНИМ ПРОБЛЕСКОВЫМ МАЯЧКОМ НАМЕРЕНЫ ЗАЩИТИТЬ ОТ КАМЕР	11
ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА КЕЗИК; 2020.21.09; КОПЕЙКА РУЛЬ БЕРЕЖЕТ: ОПТОВЫЕ ЦЕНЫ НА БЕНЗИН СНИЗИЛИСЬ ВПЕРВЫЕ ПОЧТИ ЗА ПОЛГОДА; АВТОМОБИЛЬНОЕ ТОПЛИВО УЖЕ ПОДЕШЕВЕЛО НА 2–3%	13
КОММЕРСАНТЬ; 2020.22.09; БЕЗ ВОДЫ ВИНОВАТЫЕ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА О НЕСУЩЕСТВУЮЩИХ ГИДРОУЗЛАХ	15
ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2020.22.09; «ВЫЙДЕМ В НОЛЬ ЛИБО В НЕСУЩЕСТВЕННЫЙ МИНУС»; ГЛАВА МИНПРОМТОРГА ДЕНИС МАНТУРОВ – О ПОСЛЕДСТВИЯХ КОРОНАКРИЗИСА, СРОКАХ ПОСТАВОК МС-21 И ПЕРСПЕКТИВАХ 5G В РОССИИ	16
ИЗВЕСТИЯ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2020.22.09; AIRBUS ПРЕДСТАВИЛ ТРИ ДИЗАЙНА САМОЛЕТОВ С ВОДОРОДНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ; ПЕРВЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ САМОЛЕТ КОНЦЕПЦИИ ZEROE ДОЛЖЕН ПОЯВИТЬСЯ К 2035 ГОДУ	17
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2020.22.09; В ХОЛОДЕ, НО НЕ В ОБИДЕ; КАК РЕЗИДЕНТЫ ТОР СТРОЯТ БИЗНЕС НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ	19
РИА НОВОСТИ; 2020.21.09; ПУТИН ПОРУЧИЛ ДОЛОЖИТЬ О ВЫПУСКЕ ОБЛИГАЦИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА	21

ТАСС; 2020.21.09; СТАВКА НА БУДУЩЕЕ: КАК ИЗМЕНИТСЯ ФИНАНСИРОВАНИЕ НАЦПРОЕКТОВ В БЛИЖАЙШИЕ ТРИ ГОДА.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2020.21.09; ДОРОГА В ИНДИГУ; В СЗФО ПОЯВИТСЯ НОВЫЙ ВЫХОД НА СЕВМОРПУТЬ	27
ТАСС; 2020.21.09; ДОРОЖНИКИ СКФО НАЧАЛИ ПОДГОТОВКУ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС К ЗИМНЕМУ СЕЗОНУ	28
ТАСС; 2020.19.09; ГРУЗИНО-РОССИЙСКИЕ ПЕРЕГОВОРЫ В СЕНТЯБРЕ НЕ СОСТОЯТСЯ	28
ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ «АВТОДАТЕ» ОБЯЗЫВАЕТ АВТОПРОМ И ВЛАДЕЛЬЦЕВ БЕСПЛАТНО ДЕЛИТЬСЯ МОНЕТИЗИРУЕМЫМИ ДАННЫМИ – ИСТОЧНИК	29
ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; ГОСДУМА ГОТОВИТСЯ ОДОБРИТЬ СИСТЕМУ FREE-FLOW НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ	31
ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; КАЛИНИНГРАДСКИЙ АВТОГРУЗОВОЙ ТРАНЗИТ ИДЕТ ЧЕРЕЗ БЕЛОРУССИЮ В ОБЫЧНОМ РЕЖИМЕ, НОВШЕСТВА КАСАЮТСЯ ГРУЗОВ ИЗ/ИЛИ ДЛЯ ЛИТВЫ	32
ТАСС; 2020.21.09; В СЕВАСТОПОЛЕ НАЧНУТ ВЫДАВАТЬ МАСКИ ПАССАЖИРАМ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	32
НСН; 2020.21.09; СОЮЗ ПАССАЖИРОВ ПРОТИВ БЕСПЛАТНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	32
НСН; 2020.21.09; ИДЕЮ БЕСПЛАТНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ПРИЗНАЛИ АНТИКОНСТИТУЦИОННОЙ.....	33
НСН; 2020.21.09; АВТОЭКСПЕРТ ПРЕДРЕК ОБЛОЖЕНИЕ НАЛОГОМ ВЕЛОСИПЕДОВ И САМОКАТОВ.....	34
BUSINESS FM; 2020.21.09; АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ ПРЕДЛОЖИЛИ ИСКЛЮЧИТЬ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ	34
ТАСС; 2020.21.09; БЕСПЛАТНЫЕ АВТОБУСЫ, ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ. ЧТО МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬСЯ В ДОРОЖНОЙ СИСТЕМЕ К 2035 ГОДУ?; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО – ОБ ОТМЕНЕ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА, СХЕМЕ «ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ ПЛАТИТ» И БУДУЩЕМ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	36
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕНА АНИСИМОВА; 2020.21.09; РОССИЙСКИЕ АГРЕГАТОРЫ ПОДГОТОВИЛИ ЗАМЕЧАНИЯ К ЗАКОНОПРОЕКТУ О ТАКСИ ..	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК БЛИЗКИ К РАЗВЯЗКЕ; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2020.22.09; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ВОЛОКОЛАМСКОГО ШОССЕ С МКАД ЗАВЕРШИТСЯ ДО КОНЦА ГОДА	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ОЛЕГ КОРЯКИН, НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА, ИРИНА ШТЕРМАН, АНДРЕЙ ЧУГУНОВ; 2020.22.09; АВТО НА УДАЛЕНКЕ; КАК В ГОРОДАХ РОССИИ ПРОБИВАЮТ ПРОБКИ НА ДОРОГАХ	41
ИЗВЕСТИЯ; 2020.21.09; РЖД ВОЗОБНОВИЛО ЕЖЕДНЕВНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КАЛИНИНГРАДОМ И МОСКВОЙ	42
РАДИО СПУТНИК; 2020.21.09; ГЛАВА ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ РАССКАЗАЛ, ЧЕГО ЕЙ СТОИЛА ПОТЕРЯ ГРУЗОВ ИЗ РФ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; FESCO ЗАПУСКАЕТ НОВУЮ МОРСКУЮ КОНТЕЙНЕРНУЮ ЛИНИЮ НА ЧУКОТКУ ИЗ ПОРТОВ КИТАЯ И США	44
ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; «РОСМОРПОРТ» ПЛАНИРУЕТ ДО КОНЦА ГОДА ВОЗОБНОВИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА В ПИОНЕРСКОМ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; БЕЛОРУССИЯ РАССЧИТЫВАЕТ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С РФ С 1 ОКТЯБРЯ – МИНТРАНС.....	45

Министерство транспорта РФ

ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; КИРГИЗСКАЯ AVIA TRAFFIC С 25 СЕНТЯБРЯ ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ	46
ПРАЙМ; 2020.21.09; ПЕРВЫЙ РЕЙС ИЗ КАЗАХСТАНА В РОССИЮ ЗАПЛАНИРОВАН НА 23 СЕНТЯБРЯ	46
ПРАЙМ; 2020.21.09; «ЮТЭЙР» ЗАПРОСИЛ ДОПУСК НА ПОЛЕТЫ В ТАНЗАНИЮ	46
РИА НОВОСТИ; 2020.21.09; ЕЩЕ ОДНА СТРАНА ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ	46
ТАСС; 2020.21.09; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ПЕРВЫМ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ УСТАНОВИЛ ДЕЗИНФИЦИРУЮЩИЙ КОРИДОР	47
ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; АЭРОФЛОТ ОФИЦИАЛЬНО ОБЪЯВИЛ О НАЧАЛЕ ДОПЭМИССИИ, ОРГАНИЗАТОР – «ВТБ КАПИТАЛ»	47
ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; «ИРАЭРО» ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ НОВОГО УРЕНГОЯ В САРАТОВ, НИЖНИЙ НОВГОРОД, БЕЛГОРОД И ВОРОНЕЖ	48

ПУБЛИКАЦИИ

1 КАНАЛ; 2020.21.09; ЕЩЕ ТРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ НАПРАВЛЕНИЯ С СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ ДОСТУПНЫ ДЛЯ РОССИЯН

После длительного перерыва, вызванного пандемией, Россия возобновляет авиасообщение с Белоруссией, Казахстаном и Киргизией. Можно купить билеты в Минск, Нур-Султан и Бишкек. Рейсы будут выполняться из Москвы раз в неделю. А уже с 27 сентября самолеты из России смогут летать в Южную Корею.

Перед отправлением стоит уточнить о нормах санитарной безопасности. Везде они свои. Например, для всех иностранцев, которые прилетают к нам, необходим отрицательный тест на коронавирус: его нужно сдать не ранее, чем за три дня до прибытия. Таким образом, мы уже открыли авиасообщение с десятью странами, в том числе с Турцией, Египтом и Швейцарией.

<https://www.1tv.ru/news/2020-09-21/393638->

[esche tri mezhdunarodnyh napravleniya s segodnyashnego dnya dostupny dlya rossiyan](https://www.1tv.ru/news/2020-09-21/393652-)

<https://www.1tv.ru/news/2020-09-21/393652->

[rossiya vozobnovlyayet s ryadom stran aviasoobschenie prervannoe iz za covid 19](https://www.1tv.ru/news/2020-09-21/393665-)

<https://www.1tv.ru/news/2020-09-21/393665->

[rossiya vozobnovlyayet aviasoobschenie esche s tremya stranami](https://www.1tv.ru/news/2020-09-21/393665-)

ВЕСТИ; АЛЕКСАНДРА СУВОРОВА; 2020.21.09; РОССИЯ ОТКРЫВАЕТ ГРАНИЦЫ ЕЩЕ С НЕСКОЛЬКИМИ СТРАНАМИ: КУДА МОЖНО УЛЕТЕТЬ И ПОЧЕМ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Список стран, куда можно улететь из России, постепенно становится больше. Так, сегодня возобновляются полеты в Нур-Султан, Бишкек и Минск. Отправиться в Сеул станет возможно с 27 сентября. Соответствующее распоряжение уже подписал **премьер-министр РФ Михаил Мишустин**.

<https://www.vesti.ru/video/2224136>

<https://www.vesti.ru/video/2224136>

ТАСС; 2020.21.09; ПРОДАЖА БИЛЕТОВ ДО СТАНЦИИ ШИЕС ОТКРОЕТСЯ В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ

Продажа билетов до железнодорожной станции Шиес в Ленском районе Архангельской области будет открыта в ближайшие дни, проводится корректировка расписания поездов. Об этом написал в своем официальном Telegram-канале губернатор региона Александр Цыбульский.

Летом 2019 года продажу билетов до станции Шиес прекратили, и поезд перестал на ней останавливаться, из пассажирской станции ее перевели в техническую. На тот момент в районе станции эколо-активисты проводили постоянную акцию протеста против строительства полигона.

«В настоящее время ответственные службы проводят корректировку расписания пассажирских поездов № 376/375. Коллеги заверили, что продажа билетов до Шиеса откроется уже в ближайшие дни», – написал Цыбульский.

21 сентября вступил в силу приказ **Росжелдора** от 7 сентября 2020 года № 360 «Об открытии железнодорожной станции Шиес Северной железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Решение об открытии станции было принято во время рабочей поездки в Архангельскую область **министра транспорта России Евгения Дитриха**. Сейчас региональный

Минтранс проводит плановую работу с руководством Северного филиала акционерного общества «Федеральная пассажирская компания», направлено обращение о возобновлении остановки на железнодорожной станции Шиес для выполнения пассажирских операций для поездов дальнего следования № 376/375 сообщением «Москва – Воркута – Москва».

Во время своей рабочей поездки в Ленский район в конце августа Цыбульский пообещал жителям, что станция Шиес будет открыта для пассажиров.

<https://tass.ru/obschestvo/9514463>

РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ; 2020.22.09; С ОКТЯБРЯ В РОССИИ НАЧНУТ ТЕСТИРОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ СУДА НА РЕКАХ И МОРЯХ

Ведомства согласовали проведение эксперимента с автономными судами на реках и морях в России. Внедрение технологии должно сократить издержки судовладельцев и улучшить условия работы для моряков

Минфин, **Минтранс**, Минприроды, Минэкономразвития, а также **Росморречфлот** поддержали проект постановления правительства о проведении эксперимента по эксплуатации беспилотных судов под российским флагом с 1 октября 2020 года в ряде регионов страны. Об этом говорится в письме замглавы Минпромторга Олега Рязанцева, отправленном в Минюст в середине сентября (копия есть у РБК).

Представитель Минпромторга подтвердил поддержку эксперимента. По его словам, указанные ведомства также согласовали поправки в Кодекс торгового мореплавания и некоторые законодательные акты, в которых будут установлены понятия и принципы эксплуатации беспилотных судов. В ближайшее время законопроект должны внести в правительство.

Представитель Минтранса также подтвердил информацию об эксперименте, представитель Минфина переадресовал вопросы в Минпромторг. Представители Минэкономразвития и Минприроды не ответили на вопросы на момент публикации.

Кто уже участвует в проекте и что даст внедрение беспилотных судов – в материале РБК.

Как будет проходить эксперимент

Впервые идея автономного судовождения в России описывалась в 2016 году в «дорожной карте» отраслевого центра MariNet Национальной технологической инициативы (НТИ, программа по созданию в стране новых рынков). О планах участвовать в эксперименте тогда заявляли судоходные компании «Совкомфлот», «Росморпорт» и «Пола райз». Фактическая работа над проектом началась в начале 2019 года, и к нему присоединились ФГУП «Космическая связь», Политехнический университет Петра Великого и др. – все они работают над автоматизацией судов. В сентябре 2019 года Минпромторг заключил с компанией «Кронштадт Технологии» контракт на «разработку единой технологической платформы безэкипажного управления морскими судами коммерческого флота различного назначения» на 310,5 млн руб. Также в рамках НТИ была подготовлена нормативная база, которую планируется утвердить в течение осени.

Согласно проекту постановления, эксперимент пройдет с 1 октября 2020 года до 31 декабря 2025 года в Санкт-Петербурге, Ленинградской, Астраханской, Калининградской, Магаданской, Мурманской, Ростовской, Сахалинской областях, а также в Краснодарском, Приморском и Хабаровском краях. По итогам эксперимента Минпромторг сможет использовать его результаты при организации производства и установки на судах систем автоматического и дистанционного управления. Основная цель проекта – чтобы с января 2021 года любая судоходная компания могла оснастить свое торговое или техническое судно под флагом России системами автономного судовождения и легально использовать их в регулярной коммерческой деятельности, пояснил гендиректор отраслевого центра MariNet Национальной технологической инициативы Александр Пинский. «Мы не изобретаем новые сущности, а берем весь набор функций, которые сейчас предписано

исполнять экипажу на борту в части судовождения международной и национальной регуляторикой, и последовательно, одну за другой, исполняем каждую функцию в автоматическом и дистанционном режиме», – рассказал Пинский.

Представитель «Росморпорта» рассказал, что компания выделила для проекта два технических судна, однако отметил, что пока преждевременно говорить о каких-либо результатах работы. По словам советника «Пола Инвест» (входит в ту же группу компаний, что и «Пола райз») Виталия Ключева, группа выделила для эксперимента одно новое судно и планирует осуществить несколько рейсов, «переведя судно в автономный режим с мониторингом за ним и управлением при необходимости с берега, из центра в офисе». Представитель «Совкомфлота» не ответил на вопросы на момент публикации.

Виталий Ключев заявил, что у компании пока не было прямых инвестиций в эксперимент, поскольку оборудование на суда устанавливается в рамках госконтракта Минпромторга с «Кронштадт Технологии». «Есть нефинансовое участие в виде предоставления судна, помещения для береговой аппаратуры, участия в проекте экспертов компании», – объяснил он. Как пояснил гендиректор «Кронштадт Технологии» Андрей Родионов, компания создает «весь комплекс систем автономного судовождения», а также разрабатывает несколько ключевых систем, в том числе автономной навигационной системы.

Зачем спускать на воду беспилотники

Массовое внедрение автономных судов в мире ожидается в ближайшие пять–десять лет. Благодаря им судовладельцы смогут экономить на издержках, связанных с содержанием экипажа и его нахождением на борту судна. По оценке Пинского, за счет внедрения технологии автономного вождения судоводные компании смогут сократить 15–30% операционных затрат, что существенно, учитывая, что рентабельность большинства сегментов морских перевозок «исчисляется единицами процентов». Это также позволит покрыть дефицит высококвалифицированных моряков, который сейчас достигает 20% от требуемого объема работников. При этом условия работы станут более привлекательными, поскольку это будет «нормальная офисная работа в комфорте и безопасности». «Для судоводной компании это означает сокращение в разы затрат на экипаж: даже если просто пересадить людей с теми же функциями с борта судна на берег, мы получим сокращение затрат на порядок за счет экономии на обеспечении жизнедеятельности, страховании, оплаты морских условий и т.д.», – заключил Пинский.

Как подчеркнул Виталий Ключев, во время пандемии судоводная отрасль столкнулась со значительными сложностями. По действующим нормам экипаж на судне должен меняться каждые четыре-пять месяцев, но из-за карантинных мер это стало крайне затруднительно, а иногда и невозможно. «Суда вынуждены совершать балластные переходы в поисках порта для смены экипажа. Имеются случаи работы экипажа без смены более года», – рассказал Ключев. По его словам, помимо экономии на оплате экипажа, страховых платежах и т.д. внедрение технологии автономного судовождения позволит экономить место на судах при их оборудовании (не закладывать все, что связано с пребыванием на нем экипажа) и оптимизировать маршруты движения судов.

https://www.rbc.ru/technology_and_media/22/09/2020/5f6371ee9a79470b5ab578e5

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.09; ПЕРЕДАЙТЕ ЗА ПРОЕЗД; НУЖНО ЛИ ДЕЛАТЬ В РОССИИ ВСЕ ДОРОГИ ПЛАТНЫМИ

Вызвавшая бурные дискуссии идея **минтранса** в будущем взимать плату за проезд по всем дорогам в итоге вполне может быть реализована в России, считают эксперты. При этом предложенный параллельно ведомством бесплатный общественный транспорт, по их мнению, вызывает большие вопросы.

«Проезд по всем дорогам и так, по сути, уже платный, рубль на километр автомобилист платит и сейчас», – заявил в ходе пресс-конференции на площадке «Национальной службы новостей» председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков. Плата включена в акциз на топливо, получается, что водитель платит за проезд по любой дороге в зависимости от того, сколько он проехал, пояснил он. Так что озвученная ранее идея означает просто переход к другой системе взимания платежей и связана с постепенным внедрением электромобилей, ведь акциза на электричество не существует, отметил Янков. Запустил общественную дискуссию **минтранс**, который в рамках Транспортной стратегии разработал принцип «пользователь платит». Как сообщал ранее РБК со ссылкой на проект документа, предполагается с 2025 года взимать плату за проезд по дорогам регионального значения, а с 2035 года – по дорогам всех категорий. Параллельно планируется ввести бесплатный общественный транспорт.

В минтрансе комментировать суть предложения не стали, но отметили, что решение доработать проект Транспортной стратегии было принято правительством для достижения целей и решения задач предусмотренных указом президента о национальных целях развития России до 2030 года. Сейчас ведется доработка документа с учетом формируемого Единого плана по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года, а также нового прогноза социально-экономического развития России на период до 2023 года, сообщили «РГ» в министерстве.

В целом созданный механизм должен подтолкнуть россиян к тому, чтобы меньше использовать личный транспорт и больше общественный. Идея эта правильная, к взиманию платы за проезд по дорогам идет весь мир, указывает Янков. Так что введение какой-то покилометровой оплаты за проезд предстоит и в России, считает он. Но при этом потребуются устранить противоречия. Например, при введении прямой платы нужно будет отменить акциз за топливо. К тому же неправильно вводить плату повсеместно, например, за проезд по дорогам с ухабами, добавил эксперт.

Введение платы за проезд противоречит ряду статей Конституции, где гарантируется свобода передвижения, независимо от соблюдения тех или иных условий, парирует вице-президент «Движения автомобилистов России», адвокат Леонид Ольшанский. Попытка реализации этой идеи может вызвать к жизни различные способы противодействия.

Неизбежно возникнут и технические вопросы. Например, теми же шлагбаумами и пунктами взимания оплаты придется оснастить все дороги. Потребуются огромные деньги. Вместо этого может быть введена система «свободного потока», то есть оплату будут взимать на основе распознавания видеокамерами номеров на автомобилях, отметила координатор движения «Синие ведерки» Юлия Каблинова. Однако наложение штрафов за неоплату проезда в этом случае потребуют проведения длительных административных процедур, предупреждает Ольшанский. «Наказывать за отказ платить можно только через суд, а не через камеру, так что предвидятся серьезные коллизии», – настаивает он.

При этом заманчивая идея введения бесплатного транспорта вызывает сомнения, добавляет Ольшанский. Городской транспорт не может быть монолитом, должны быть различные перевозчики – и государственные, и частные, а заставить кого-то работать бесплатно невозможно, замечает он.

Не поддерживают идею бесплатного общественного транспорта и в Союзе пассажиров. Пассажирам важно качество обслуживания и комфорт, и он голосует рублем. Если же общественный транспорт станет бесплатным, то как-то влиять на качество услуг пассажиры не смогут, заметил Янков.

Предложенные меры, вероятно, будут вводиться постепенно, считают эксперты. Но в регионах невысокие зарплаты и пенсии. При этом пользоваться бесплатным общественным транспортом в основном будут горожане, а не жители сел.

<https://rg.ru/2020/09/21/nuzhno-li-delat-v-rossii-vse-dorogi-platnymi.html>

КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.22.09; ЧТОБ ДВА РАЗА НЕ САЖАТЬ; ПРОКУРОРЫ ПРОВЕРЯТ ЗАКУПКИ ГОСУДАРСТВА И ЕГО КОМПАНИЙ ДО СТАРТА ОБНОВЛЕННЫХ НАЦПРОЕКТОВ

Из-за недостаточно эффективной деятельности контролеров в сфере закупок Генпрокуратура намерена увеличить свой вклад в их проверки. В планах ведомства не только контроль над надлежащим исполнением процедур, но и участие в работе над профильным законодательством. В условиях сравнительной прозрачности закупок государства можно ожидать, что проверки прокуроров сосредоточатся в секторе госкомпаний, что укладывается в логику правительства по повышению прозрачности и управляемости госАО накануне анонсированного расширения их участия в исполнении обновленных **нацпроектов**.

Генпрокуратура намерена ужесточить контроль над закупками государства (ФЗ-44) и госкомпаний (ФЗ-223), следует из опубликованного на regulation.gov.ru проекта приказа генпрокурора. Документ предписывает заместителям генпрокурора, региональным и приравненным к ним военным и специализированным прокурорам принять дополнительные меры по обеспечению законности закупок и ужесточению борьбы с нарушениями, в том числе за счет профилактических проверок. При этом Генпрокуратура рассчитывает на комплексный контроль сферы, вплоть до участия в совершенствовании законодательства на базе Университета прокуратуры. Наиболее масштабные проверки, согласно проекту, коснутся своевременной оплаты контрактов, ценообразования и проведения необоснованных закупок, импортозамещения и неправомерного ограничения конкуренции.

Для решения проблемы несвоевременной оплаты по госконтрактам прокурорам предлагается лично контролировать вопросы погашения задолженности.

Напомним, что поставщики регулярно жалуются на недобросовестных заказчиков, в ближайшее время проблема должна решиться за счет автоматизации процесса после интеграции системы с «Электронным бюджетом» и бухгалтериями ведомств (см. “Ъ” от 4 сентября). Прокуроры при этом продолжают проверять случаи ранее не оплаченных контрактов. Приказ требует «безотлагательно рассматривать вопрос о возбуждении дел... за нарушение срока и порядка оплаты товаров (работ, услуг) при осуществлении закупок», говорится в проекте.

При контроле над ценообразованием прокурорам надлежит проверять «реальность исполнения заключенных и оплаченных» госконтрактов, отдельный блок проверок предусмотрен для контрактов свыше 1 млрд руб. и закупок с избыточными потребительскими свойствами, предметов роскоши. При контроле импортозамещения прокурорам предстоит принимать «исчерпывающие меры реагирования» как по фактам несоблюдения заказчиками национального режима, так и, наоборот, избыточного протекционизма, приводящего к неправомерным ограничениям конкуренции. Де-факто проверке подвергнется и сама достаточность существующих механизмов преференций для отечественных поставщиков, которая стала предметом дискуссий Минфина и оборонно-промышленного лобби (см. “Ъ” от 17 января). Аналогичные меры затронут случаи необоснованных закупок у единственного поставщика, создания картелей, завышения цен, незаконного изменения условий контрактов и др.

Как указывают авторы проекта, его разработка вызвана многочисленными нарушениями в сфере закупок. «Органы контроля не в полной мере исполняют возложенные на них функции. Не искоренены факты хищений бюджетных средств, откатов и иных неправомерных действий уголовно наказуемого характера», – говорится в проекте. При этом в условиях сравнительной прозрачности ФЗ-44 в первую очередь проверки затронут ФЗ-223. При этом ужесточение контроля над госзаказом и включение Генпрокуратуры в

сферу, традиционно контролируемую ФАС, может быть связано как с формальным подходом службы к проверкам, так и с планами правительства по вовлечению госкомпаний в деятельность по исполнению **нацпроектов**. Напомним, что в отсутствие частных инвестиций роль госкомпаний в реализации обновленных **нацпроектов** растет. Ранее с той же целью уже начали работу по повышению эффективности управления госАО Минфин и Росимущество (см. “Ъ” от 27 августа).

<https://www.kommersant.ru/doc/4501268>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.22.09; УЧЕНЫЙ ГОРСОВЕТ; ВШЭ ПРЕДЛАГАЕТ СВЯЗАТЬ НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ ХОТЯ БЫ ДРУГ С ДРУГОМ

Высшая школа экономики (ВШЭ) завершила работу над докладом «Россия в новую эпоху: выбор приоритетов и цели национального развития» (см. “Ъ” от 10 сентября). В финальной версии работы ВШЭ уже отчетливо представлены предложения по коррекции приоритетов экономического развития: эксперты предлагают в постэпидемической ситуации сконцентрироваться на решении нескольких взаимоувязанных целей – это научно-инновационное развитие, цифровизация, решение части социальных и транспортно-территориальных проблем. ВШЭ почти не сопровождает инициативы расчетами возможностей бюджета, который в последнее десятилетие почти всегда возможности целевой концентрации госрасходов воспринимал ограниченно.

Доклад ВШЭ, одна из задач которого – создать экспертную дискуссию о возможных приоритетах развития (в том числе в рамках коррекции национальных целей в 2020 году и позже), по данным “Ъ”, предполагается опубликовать в четверг. “Ъ” ознакомился с финальной версией работы. Как выяснилось, макроэкономическая часть достаточно точно коррелирует с четырьмя другими частями работы, посвященной альтернативам и дополнительным мерам в части научно-инновационного развития, социальной сферы, образования и транспортно-градостроительной политики. Другие аспекты социально-экономического развития эксперты ВШЭ (например, экологию, сферу культуры и спорта, социальное развитие) обсуждают в привязке с указанным приоритетом.

Обсуждаемые приоритеты точно совпадают с пятью «национальными целями развития» до 2030 года из президентского указа в версии от 21 июля 2020 года, однако в ВШЭ акцентируются на не самых стандартных аспектах проблем, связанных с целями. Кроме того, если в президентском указе эти цели де-факто независимы (и неявно конкурируют с другими целями экономической политики государства, в первую очередь инфраструктурными, оборонно-правоохранительными и внешнеэкономическими), ВШЭ пытается взаимоувязывать пять целей в системы высокоуровневых приоритетов – такого рода уточнение смысла указа в случае, если предложения будут реализовываться, делает их приоритетными для деятельности правительства. Отметим, что это во многом проблема всех коллективных аналитических работ такого уровня: дискуссии о приоритетах экономического развития в РФ традиционно ведутся (в основном в силу не парламентского, а ведомственного характера их выработки) непублично и в терминах бюджетных расходов со свойственными бюджетной политике страны умолчаниями и лоббизмом.

В наборе инициатив ВШЭ пока выглядят наиболее перспективными предложения в сфере образования и науки (в части социальной политики ВШЭ скорее осторожна, в части ИТ-политики инициативы достаточно гармоничны с идеями правительства **Михаила Мишустина** и развивают их) и в градостроительно-транспортной части.

По существу, они основываются на предсказании двух среднесрочных крупных внутренних кризисов в РФ: кризиса научной сферы (здесь ВШЭ достаточно пессимистична, очень трезво и ограниченно оценивая результаты усилий РФ по развитию этой сферы) и будущего транспортного коллапса городов России, определяемого

ограниченными возможностями развития дорожной сети при текущих фактических приоритетах автомобилизации и строительства плотных городских агломераций на базе позднесоветского территориального планирования.

В случае с научно-образовательной сферой основные идеи ВШЭ – повышение расходов в сфере исследований до уровня поздних 1980-х, борьба с неравенством образовательных возможностей, существенный рост расходов на образование, в том числе средних возрастных групп. Резюме предложений по транспортно-градостроительной проблеме сложнее – по существу, это предложение признать существование кризисных трендов и искать адекватные им решения, не дожидаясь их перехода в безнадежную форму. В докладе ВШЭ в первую очередь важно то, что вся проблематика (практически впервые в истории таких работ в РФ) рассматривается как взаимовлияющая. При этом бюджетных расчетов эксперты почти не приводят – вероятно, руководствуясь простым соображением: при реальном признании относительно узкой и выделенной группы приоритетов «подстройка» под нее экономической политики более эффективна, чем «борьба за бюджет» на уровне ведомств Белого дома.

<https://www.kommersant.ru/doc/4501263>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.22.09; «ДЕЛИМОБИЛЬ» НАЧАЛ ТЕСТИРОВАТЬ ВОДИТЕЛЕЙ НА ТРЕЗВОСТЬ И УСТАЛОСТЬ; КОМПАНИЯ ВНЕДРИЛА СПЕЦИАЛЬНЫЕ ОНЛАЙН-ТЕСТЫ

Каршеринговая компания «Делимобиль» в пилотном режиме внедрила систему проверки водителей на алкогольное опьянение или усталость, рассказал «Ведомостям» источник, близкий к компании. Эту информацию подтвердил представитель компании. По словам последнего, смарт-тест «Делимобиля» станет альтернативой алкозамкам – приборам, которые блокируют зажигание при выявлении паров этилового спирта в дыхании водителя.

«Антиалкогольный тест проводится в приложении сервиса с помощью специально разработанного программного обеспечения с 22 сентября. Тест перед использованием машины необходимо будет проходить только с 23.00 до 5.00 – в это время более высок риск, что за руль может сесть человек в состоянии, небезопасном для вождения», – поясняет представитель компании. «Тест представляет собой квиз или викторину с различными вариантами заданий: это может быть задание расставить цифры в определенной последовательности (в порядке возрастания или убывания) или соотнести формы геометрических фигур, найдя среди нескольких похожих», – рассказал представитель «Делимобиля». Задания позволят определить отсутствие у водителя концентрации, необходимой для управления транспортным средством, добавляет он.

Если водитель провалит этот тест, ему придется пройти авторизацию через видеоселфи. «Селфи можно сделать только в режиме liveness, в реальном времени. Загрузка в приложение старой фотографии или видео исключена. Если пользователь не проходит и этот этап проверки, то машина для него автоматически блокируется», – рассказал представитель «Делимобиля». Программное обеспечение для тестирования разработала сама компания, консультируясь со специалистами-наркологами. Подобное тестирование водителей легковых авто на опьянение и усталость запускается в России впервые, уверяет представитель «Делимобиля». Это подтверждает издатель тематического проекта truesharing.ru Юрий Николаев.

«Делимобиль» входит в число крупнейших российских сервисов, работает в 15 городах, в парке компании почти 15 000 автомобилей (около 70% в Москве, остальные в регионах). Алкотестирование запущено во всех городах присутствия сервиса, кроме Москвы: это Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Екатеринбург, Самара, Новосибирск, Краснодар, Тула, Геленджик и др. По результатам работы в регионах – эффективность,

удовлетворенность клиентов – это программное обеспечение может появиться и в Москве, добавил представитель компании.

«Мы знаем, что индивидуально устанавливаемые алкозамки водители научились обходить в любом состоянии. Насколько эта система будет эффективнее, сложно сказать», – рассуждает зампреда комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов. Пройти такое тестирование на опьянение может не сам потенциальный водитель автомобиля каршеринга, а его товарищ, знакомый, родственник или просто случайный прохожий, считает депутат Госдумы Вячеслав Лысаков.

«Важным фактором такой системы является ее точность или вероятность реального определения, что человек действительно находится в состоянии алкогольного опьянения или устал. Потенциально технологии ПО для проверки состояния водителя можно интегрировать и в личные автомобили, например в бортовую систему, но пока что ни в одном серийном автомобиле система не внедрена. Есть соответствующие макеты, научные концепции, представленные на выставках и конференциях», – говорит исполнительный директор по информационным и интеллектуальным системам ФГУП «НАМИ» Денис Ендачев.

Согласно опросу консалтинговой компании Arthur D. Little, проведенному в 2018 г., россияне выделили как наиболее привлекательный фактор для перехода на беспилотные автомобили именно возможность потреблять алкоголь. Системы контроля за поведением водителей уже работают в автобусах Мосгортранса: они фиксируют признаки усталости с помощью сканирования умными камерами лица водителя, напоминает партнер Arthur D. Little Артем Малков.

Минпромторг разрабатывает концепцию внедрения для массового использования алкозамков и стимулирования автопроизводителей к установке таких приборов в машины на этапе их производства, писал «Коммерсантъ». «Обязательная предустановка такой технологии в личные автомобили может вызвать отторжение у автовладельцев из-за потенциального вмешательства в частную жизнь: это и контроль над собственностью владельца, и возможные сбои техники», – рассуждает Малков.

«На сегодняшний день нет качественных тест-систем. Сейчас их внедрение будет стоить дорого, что повлияет на стоимость поездки, но окажется малоэффективно, так как такие системы легко можно обмануть», – сообщил представитель Youdrive.

Представитель «Яндекс.Драйва» на запрос не ответил.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/09/21/840674-delimobil-nachal-testirovat-voditelei-na-trezvost-i-ustalost>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.22.09; С МИГАЛКОЙ – НЕ НАРУШИТЕЛЬ: КОГО ОСВОБОДЯТ ОТ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД; СПЕЦТРАНСПОРТ С СИНИМ ПРОБЛЕСКОВЫМ МАЯЧКОМ НАМЕРЕНЫ ЗАЩИТИТЬ ОТ КАМЕР

Машины с мигалками предлагают освободить от штрафов за нарушение ПДД. Речь в законопроекте, разработанном депутатами от ЛДПР, идет о спецтранспорте на задании. Всегда ли синий проблесковый маячок сможет защитить от камер, разбирались «Известия».

Нарушать можно не всем

«Водители спецтранспорта, которые находятся на задании, с включенными маячками, выполняют, например, доставку человека в больницу, едут на пожар, они имеют право в некоторой степени нарушать ПДД, но комплексы фото– и видеофиксации об этом не знают и формируют административные штрафы», – пояснил «Известиям» председатель комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов, член фракции ЛДПР Ярослав Нилов. Он отметил, что законопроект не касается мигалок на машинах депутатов.

«Автомобили АМР не имеют специальных цветографических обозначений, о чем говорится в нашем законопроекте. Мы говорим только про автомобили спецслужб», – уточнил Нилов.

Платить приходится водителям

По закону, водители спецтранспорта с включенными проблесковыми маячками и звуковым сигналом имеют право на отступления от правил дорожного движения, если выполняют неотложное служебное задание. Они могут отступать от требований по соблюдению отдельных правил дорожного движения. Проезжать светофор на красный, выезжать на встречку, превышать разрешенную скорость и нарушать правила остановки-стоянки. При условии, что будет обеспечена безопасность движения.

Однако отступления от ПДД спецтранспорта, за исключением машин ГИБДД, фиксируются камерами. Согласно ч. 1 ст. 2.6.1 КоАП РФ, такие штрафы должны оплачивать собственники транспортного средства. Однако согласно ч. 2 ст. 130 ГК РФ действия работника, которые привели к штрафу, рассматриваются как причинение прямого действительного ущерба. Поэтому руководство вполне имеет право возложить на него полную материальную ответственность (ст. 243 ТК РФ). Часто эти штрафы оплачивает водитель машины, нарушивший правила «из-за служебной необходимости».

«В Минздраве, например, разбираться не хотят, спускают вниз и говорят – пусть оплачивают водители скорой. Ты нарушил, ты и плати, с твоей зарплаты вычитается. В день у них до 500 вызовов, где-то они нарушают скорость и т.д. Я был удивлен, что к ним приходят штрафы и водители обязаны их оплачивать. И люди из-за этого едут медленней! Скорая сейчас едет 30–40 минут на вызов. Мы с коллегами посоветовались и решили поправить законодательство», – рассказал в интервью «Известиям» первый заместитель председателя комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству, член фракции ЛДПР Юрий Напсо.

В 2018 году водителя скорой оштрафовали за парковку у дома больного на 300 тыс. рублей. В ожидании врачей, отправившихся на вызов, он поставил карету скорой помощи на тротуар, заехав двумя колесами на газон, – двор и обочина были заняты.

Неизвестный прохожий отправил фото нарушения в МАДИ. Ведомство отправило штраф автокомбинату, однако генеральный директор перенаправил его подчиненному.

В Госдуме отреагировали на случай с таким большим штрафом. Инициатором стал зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Сергей Бидонько. Законопроект предполагал снятие ответственности в случае неумышленного нарушения ПДД с водителей скорых и других экстренных служб, а также с юридических лиц, владеющих этими машинами. Однако тогда процесс застопорился.

В Москве, по словам Ярослава Нилова, вопрос со скорой помощью решен. Но не в регионах. Нилов рассказал, что за один месяц скорая помощь города Сочи оплачивает штрафы на сумму от 300 000 до 500 000 рублей.

«Представляете, город Сочи протяженностью по всему побережью 146 километров. Скорая едет из центра, сколько водитель камер поймает по дороге? А они все на 40 км/ч, на 60 км/ч. Ну какой водитель захочет отступать от правил ПДД и платить? Да и тут нарушения нет, машина скорой едет с синим проблесковым маячком, ему можно. А камеры фиксируют нарушения, потом приходит штраф владельцам ТС», – отметил Нилов. «Абсолютно бессмысленная деятельность»

Освобождения спецтранспорта, находящегося на задании, от штрафов с камер – идея отличная и давно назревшая, считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

«Сейчас эти автомобили (скорые, пожарные) получают штрафы с камер, и потом водители вынуждены ходить и писать однотипные жалобы на постановления, что, дескать, ехал к больному или ехал в больницу. Сами постановления, конечно же, отменяют, но это мало того что жуткая потеря времени, так еще и абсолютно бессмысленная деятельность».

Исключить вообще автомобили экстренных служб из автоматической фиксации нарушений – это наиболее правильный механизм в сложившихся условиях», – рассказал «Известиям» Шкуматов.

Цель поездки – деловая

Однако не всё так однозначно, считает главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков. Он вспомнил случаи, когда крупные бизнесмены просто покупали себе обслуживание с помощью карет скорой помощи.

«На этих скорых с проблесковыми маячками бизнесмены ездят по своим делам в течение дня. Это есть, и это, видимо, будет. Но это другой разговор – нужно бороться с неправомерным использованием подобного транспорта для бизнесовых целей. Это касается и скорой помощи, и газовых служб и пр. Для меня главное – отделить именно эти машины от тех, кто пользуется этими машинами в личных целях, – поделился своим мнением с «Известиями» главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков.

Ждут отзыва

Законопроект должны внести на рассмотрение в Государственную думу уже в ближайшем будущем, однако до этого авторы инициативы должны получить и учесть комментарии кабинета.

«По новым правилам теперь прежде, чем вносить поправки в административный кодекс, требуется отзыв правительства. У него есть месяц, чтобы этот отзыв подготовить и направить. Но бывают случаи, когда правительство задерживает процесс, в этом случае мы начинаем повторно требовать направление отзыва и привлекаем внимание председателя правительства Государственной думы», – пояснил Ярослав Нилов.

<https://iz.ru/1062506/anastasiia-pisareva/s-migalkoi-ne-narushitel-kogo-osvobodiat-ot-shtrafov-za-narushenie-pdd>

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА КЕЗИК; 2020.21.09; КОПЕЙКА РУЛЬ БЕРЕЖЕТ: ОПТОВЫЕ ЦЕНЫ НА БЕНЗИН СНИЗИЛИСЬ ВПЕРВЫЕ ПОЧТИ ЗА ПОЛГОДА; АВТОМОБИЛЬНОЕ ТОПЛИВО УЖЕ ПОДЕШЕВЕЛО НА 2–3%

В сентябре биржевые и оптовые цены на автомобильное топливо падают впервые с конца апреля – на 2–3%. За прошедшую неделю больше всего подешевел Аи-92, его стоимость в опте снизилась на 908 рублей за 1 т, на бирже – на 852 рубля. Пока эти изменения мало коснулись АЗС – розничные цены снизились в среднем на три копейки, и то не во всех регионах. По словам опрошенных «Известиями» экспертов, колебания котировок – это временная ситуация, связанная с завершением сезона повышенного спроса и ремонтными работами на НПЗ. Хотя не исключено, что некоторые владельцы АЗС на какое-то время продолжат снижение цен, чтобы компенсировать сокращение объема продаж. По итогам года аналитики прогнозируют подорожание топлива в пределах инфляции минус 1,5 п.п.

Движение вниз

По данным Refinitiv Oil Research, за прошедшую неделю оптовые и биржевые цены на автомобильное топливо снизились на 2–3%. Так, Аи-92 в опте подешевел на 908 рублей, до 48 265 рублей за 1 т. На бирже – на 852 рубля, до 47 966 рублей за 1 т.

Стоимость Аи-95 в опте снизилась на 682 рубля, до 49 091 рубля за 1 т. На бирже снижение составило 374 рубля, до 49 116 рублей за 1 т. Оптовые цены на «дизель» снизились на 367 рублей, до 43 086 рублей за 1 т. Биржевые – на 242 рубля, до 43 206 рублей за 1 т.

При этом средние цены по России на бензин Аи-92 на заправках за прошлую неделю не изменились, оставшись на уровне 43,53 рубля за 1 л. Однако в Южном федеральном округе эта марка подешевела, правда, всего на шесть копеек – до 44,23 рубля за 1 л.

На Аи-95 в Южном и Приволжском ФО также было зафиксировано снижение – но лишь на две копейки – до 49,09 и 46,6 рубля соответственно. Стоимость дизельного топлива в

рознице в среднем по стране не изменилась, оставшись на уровне 48,18 рубля за 1 л. Снижение на одну копейку отмечено в Центральном, Уральском и Сибирском округах.

Этим летом на фоне закрытия границ из-за коронавируса россияне активно путешествовали на автомобилях внутри страны, что привело к существенному росту спроса на автомобильное топливо, напомнил руководитель отдела анализа акций ГК «Финам» Игорь Додонов. В ответ российские нефтяники заметно, даже с некоторым запасом нарастили поставки топлива на внутренний рынок – по итогам июля-августа они стали максимальными за пять лет, отметил он.

Однако в сентябре, с окончанием отпускного сезона, спрос ослабел, в результате образовался «навес» предложения, который в итоге, вероятно, и стал причиной небольших ценовых колебаний, считают опрошенные «Известиями» эксперты.

По словам президента Независимого топливного союза Павла Баженова, сейчас рынок вступает в эпоху пониженного спроса.

– А это, соответственно, будет давить цены вниз, в первую очередь это касается оптового рынка, который у нас относительно свободный, в отличие от непосредственно розничного, где нет свободного ценообразования, – пояснил он.

Однако, по мнению эксперта, это временная ситуация, несмотря на то что до сезона высокого спроса еще более полугодя.

– В настоящее время ряд НПЗ встали на ремонт, в том числе и на внеплановый, – подчеркнул Павел Баженов.

По данным ЦДУ ТЭК и Reuters, в период с 9 по 15 сентября российские нефтяные компании сократили поставки автобензина на 5%, а дизтоплива – на 1%. Кроме того, поставки на внутренний рынок нефтяники снижают сейчас и из-за особенностей демпферного механизма.

Без рекордных падений

С одной стороны, складывается достаточно странная картина: при снижении поставок топлива на внутренний рынок цены не растут, а демонстрируют снижение, отметила управляющий партнер аналитического агентства WMT Consult Екатерина Косарева.

– Но, учитывая регуляторные условия, всё вполне логично. Однако чем ниже цена на внутреннем рынке, тем меньше возможности у нефтяных компаний компенсировать дополнительные налоговые выплаты, которые они обязаны сейчас нести в связи с тем, что формула расчета демпфирующего механизма не изменена и она по-прежнему дает отрицательное значение, – пояснила эксперт.

С коллегой согласен и Павел Баженов.

– В сегодняшних условиях мы по-прежнему имеем ситуацию, когда при поставке как автомобильного бензина, так и дизельного топлива на внутренний рынок нефтяная компания сверх акциза должна выплачивать в бюджет дополнительные средства, которые составляют демпфер. И для того чтобы эти средства компенсировать за счет внутреннего рынка, они начинают снижать объем предложения, – сказал он.

Поэтому в перспективе, даже при пониженном спросе, стоимость топлива на АЗС не продемонстрирует каких-либо рекордных отрицательных значений.

– Профицит на российском рынке моторных топлив сложился, с одной стороны, из-за снижения спроса на фоне пандемии коронавируса, ограничительных мер и проблем в экономике. С другой стороны, регуляторы, судя по всему, заставляют производителей поддерживать достаточное предложение моторных топлив на внутреннем рынке, чтобы обеспечивалась ценовая стабильность в рознице, – считает Михаил Турукалов, генеральный директор агентства «Аналитика товарных рынков».

По словам Павла Баженова, возможен какой-то краткосрочный колебательный процесс, но в конечном итоге цены снижаться не будут.

– То есть точечные падения мы увидим, но системно цены не изменятся. Не исключю, что кто-то будет снижать стоимость топлива для того, чтобы привлечь автомобилистов на

свои заправки и компенсировать убытки в эпоху очень низкой маржинальности, которая была летом, – добавил он.

По итогам года цены на топливо вырастут на величину «инфляция минус 1,5 п.п.», заключил эксперт.

<https://iz.ru/1063427/irina-kezik/kopeika-rul-berezhet-optovye-tceny-na-benzin-snizilis-vpervye-pochti-za-polgoda>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.22.09; БЕЗ ВОДЫ ВИНОВАТЫЕ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА О НЕСУЩЕСТВУЮЩИХ ГИДРОУЗЛАХ

«Сама наша государственность складывалась там, где были берега рек, поскольку других способов сообщения не было», – говорил **Владимир Путин** в августе 2016 года, проводя заседание Госсовета, посвященное печальному состоянию внутренних водных путей. Построенная в советское время инфраструктура каналов и шлюзов в России почти не обновлялась. Спустя 25 лет после распада СССР суда уже не могли с полной загрузкой пройти по Единой глубоководной системе европейской части РФ, глубина не соответствовала нормативу в 4 м.

По итогам заседания были выделены средства на Нижегородский (43 млрд руб.) и Багаевский (22 млрд руб.) гидроузлы, которые планировалось построить к 2020 году. Сроки постоянно переносились, хотя оба проекта стали ключевыми мероприятиями в рамках «Комплексного плана модернизации инфраструктуры» (**КПМИ**) до 2024 года.

Между тем Нижегородский гидроузел столкнулся с протестами активистов и экологов, которые опасаются подтоплений и ухудшения и так непростой экологической обстановки в области. В итоге «Главгосэкспертиза» дала отрицательное заключение на документацию, администрация Волжского бассейна разорвала контракт с проектантом, а анализ нового проекта должен быть произведен до 2021 года.

С основным этапом Багаевского узла все еще проще: власти так и не смогли найти подрядчика из-за, по данным “Ъ”, низкой цены контракта. На фоне пандемии коронавируса и резко выросших потребностей бюджета в экстренных расходах уже понятно, что выполнить показатели **КПМИ** по внутренним водным путям к 2024 году невозможно.

Для таких случаев придумана схема с продлением **КПМИ** до 2030 года: оба проекта формально укладываются в эти сроки при запланированном сейчас вводе Багаевского гидроузла в 2025 году, а Нижегородского – в 2029 году. Но, как говорят мои источники, к этому моменту гидроузлы могут вовсе выпасть из **нацпроекта**.

В правительстве уже прорабатывается перенос федерального проекта по содержанию внутренних водных путей из **КПМИ** в госпрограмму по развитию транспортной системы. Это снизит статус проектов и контроль за их реализацией, а также может грозить сокращением бюджета в будущем. Собственно, неоднократный перенос сроков уже привел к тому, что деньги на строительство гидроузлов перераспределены – правда, с обещанием восстановить их в будущем бюджете – на создание инфраструктуры для **НОВАТЭКа** и строительство автодорог. В итоге, несмотря на попытки государства поддержать внутренние водные перевозки, без мощного лоббиста в правительстве или в отрасли это явно не дает результата – грузы тем временем уходят с воды на другие виды транспорта.

<https://www.kommersant.ru/doc/4475037>

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2020.22.09; «ВЫЙДЕМ В НОЛЬ ЛИБО В НЕСУЩЕСТВЕННЫЙ МИНУС»; ГЛАВА МИНПРОМТОРГА ДЕНИС МАНТУРОВ – О ПОСЛЕДСТВИЯХ КОРОНАКРИЗИСА, СРОКАХ ПОСТАВОК МС-21 И ПЕРСПЕКТИВАХ 5G В РОССИИ

Пандемия коронавируса поставила многие отрасли промышленности на грань выживания. Например, автомобильный рынок по итогам года упадет на 25–30%, рассказал в интервью «Известиям» глава Минпромторга Денис Мантуров. Но в целом он рассчитывает на то, что отечественная промышленность в итоге выйдет в ноль или небольшой минус – в том числе за счет фармацевтики, набирающей обороты на фоне эпидемии. Министр также рассказал, когда авиакомпании получат отечественный самолет МС-21, какой алкоголь промаркируют после пива и как в России будут развивать 5G.

Мощный стресс-тест

– Денис Валентинович, пандемия пока не снижает обороты, промышленное производство с начала года уже упало на 4,5%. Среди самых пострадавших отраслей – торговля и автопром. Выпуск легковых автомобилей в августе сократился на 30%. Что намерен делать Минпромторг, чтобы купировать эту ситуацию?

– Пандемия коронавируса стала мощным стресс-тестом для промышленности – она научила нас работать даже в очень жестких и сложных условиях. Но сегодня ситуация не столь драматична – она достаточно стабильна, что видно по показателям. Вы сказали, что пандемия не снижает обороты, но отчасти в росте статистики по заболеваемости присутствует фактор того, что люди стали больше тестироваться, поэтому и такие цифры. Действительно, за период с марта нынешнего года по август мы наблюдаем снижение потребительского спроса, но при этом идет восстановительный тренд практически по всем отраслям. Мы рассчитываем на сохранение существующего положительного тренда.

Автопрому как одной из наиболее пострадавших отраслей в этом году дополнительно было выделено более 25 млрд рублей для стимулирования потребительского спроса. А с учетом целевых закупок – это больше 35 млрд рублей.

Автопром – мощный индикатор и мультипликатор для других секторов промышленности и экономики. Все, что можно было сделать для поддержки этой отрасли, со стороны государства было сделано. И мы видим эффект – по результатам августа Россия заняла второе место по рынку автомобилей в Европе после Германии.

Конечно, мы выйдем с минусом к концу года в части автопрома. По рынку падение будет, думаю, около 25–30%, в производстве ситуация лучше за счет восстановительного тренда по заказам грузовых автомобилей, легкого коммерческого транспорта, автобусов. Производство автобусов загружено практически на 100% до конца нынешнего года. Это касается и производственных площадок «КамАЗа», и «Группы ГАЗ».

– В какой из отраслей к концу года можно ожидать самых плачевных результатов?

– Лучше думать о хорошем – кто выйдет с лучшим результатом. Это отрасли, которые были непосредственно связаны с борьбой против COVID-19: фармацевтика, медицинская промышленность, предприятия легпрома – особенно те, которые были задействованы в производстве защитных костюмов. Мы видим, что достаточно быстро восстанавливается лесоперерабатывающая промышленность, химическая, по металлургии мы выйдем на показатель в 100%. Автопром – это крупный рынок и поэтому влияет на индикаторы промпроизводства и обрабатывающих отраслей, но за счет других отраслей промышленности мы рассчитываем, что выйдем по итогам года «в ноль» либо в несущественный минус.

– Какой рост вы ожидаете в фармацевтике?

– Думаю, что будет не менее 10%. Но с учетом того, что продолжаются поставки на экспорт и закупки внутри страны, может быть и 15%.

По данным декларации за 2019 год, Денис Мантуров занял первое место по доходам среди всех членов российского кабмина (586 млн рублей) и 24-ю позицию в рейтинге Forbes-2020 богатейших госслужащих и депутатов России.

В ожидании самолета

– Пандемия ударила по авиаотрасли. В каком состоянии сегодня находится проект производства МС-21? Сначала ему мешали санкции, потом пандемия. Когда все-таки наши авиакомпании получают этот самолет?

– Санкции не ослабевали, этот фактор сохраняется. При этом мы стараемся с нашими зарубежными партнерами находить компромиссные решения – там, где это возможно сделать. Где нет – решаем задачи импортозамещения.

Ситуация с COVID-19 действительно повлияла на проведение сертификационных полетов

– по абсолютно объективным причинам они были отложены. Параллельно идут сертификации **Росавиации** и Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA), несколько месяцев мы потеряли, но пока рассчитываем, что поставка самолетов первым заказчикам произойдет до конца 2021 года. Сейчас мы идем в графике, который был подкорректирован в рамках пандемии.

– Кто станет первым заказчиком?

– Первым и основным заказчиком был и останется «Аэрофлот». При этом по МС-21 у нас сверстаны заказы почти на 170 машин. Темп будет наращиваться поступательно, но на ближайшие несколько лет программа уже сверстана.

– Как распределятся эти 170 машин среди авиакомпаний?

– Не менее 50 машин – это «Аэрофлот». Остальные заказы – разные по количеству и комплектации – будут распределены среди других российских авиакомпаний, включая Red Wings, через лизинговых операторов. Мы для себя приняли решение, что сначала машины должны поставлять внутри страны, чтобы наработать сервисную составляющую и не повторить ситуацию с Sukhoi Superjet. Тогда мы сразу активно начали поставки на экспорт, но обожглись на том, что не успели обеспечить наши сервисные склады и сервисные центры достаточным количеством запасных частей, особенно длинноцикловых. Сейчас этот опыт уже отработан, поэтому для МС-21 уже сегодня изготавливаются запчасти, формируются склады для того, чтобы с запуском самолета весь процесс был налажен «с колес».

– Будет ли создаваться новый двигатель под Sukhoi Superjet? Он будет только российским или станет производиться в кооперации с французской компанией Snecma? Когда будет сертифицирован и готов к эксплуатации полностью российский двигатель ПД-8?

– «Объединенная двигателестроительная корпорация» в настоящее время разрабатывает двигатель ПД-8 класса 8 тонн с использованием технологий ПД-14. Этот двигатель будет ставиться, возможно, не только на Sukhoi Superjet, но и на другие типы самолетов, которые уже находятся в линейке ОАК и будут появляться дальше. Пока сроки реализации проекта – 2023 год.

<https://iz.ru/1063598/irina-tcyruleva/vyidem-v-nol-libo-v-nesushchestvennyi-minus>

ИЗВЕСТИЯ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2020.22.09; AIRBUS ПРЕДСТАВИЛ ТРИ ДИЗАЙНА САМОЛЕТОВ С ВОДОРОДНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ; ПЕРВЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ САМОЛЕТ КОНЦЕПЦИИ ZEROE ДОЛЖЕН ПОЯВИТЬСЯ К 2035 ГОДУ

В День нулевой эмиссии (отмечается ежегодно по всему миру 21 сентября) европейский авиапромышленный концерн Airbus представил свое видение авиации без выбросов парниковых газов. Концепты трех пассажирских самолетов, использующих жидкий водород вместо керосина, отражают стремление компании сыграть ведущую роль в трансформации отрасли для достижения нулевого объема выбросов CO₂.

Все три самолета пока имеют общее кодовое название ZEROe (от англ. zero emissions – «нулевые выбросы»). Первый представляет собой узкофюзеляжный самолет для трансконтинентальных перелетов, похожий на Airbus 321neo, с турбовентиляторными двигателями, вместимостью 200 пассажиров и дальностью полета около 3800 км. Баки для водородного топлива будут расположены в герметизированном отсеке в хвостовой части самолета (для жидкого водорода требуются баки большего размера, которые должны выдерживать значительное давление, а значит, быть цилиндрической или сферической формы с размещением внутри фюзеляжа).

Второй концепт рассчитан на региональные перевозки и представляет собой узкофюзеляжный самолет с турбовинтовыми двигателями, вместимостью 100 пассажиров и дальностью полета около 1900 км. Самая интересная новинка – третий концепт, широкофюзеляжный самолет с турбовентиляторными двигателями, построенный по принципу «летающее крыло», который пока не имеет реализации в секторе коммерческих перевозок. Весь фюзеляж представляет собой крыло, внутри которого размещаются пассажирский салон вместимостью 200 человек и топливные баки. Дальность полета составит около 3800 км.

«Эти концепты помогут нам разработать дизайн и компоновку первого в мире экологически нейтрального коммерческого самолета с нулевым уровнем выбросов, который мы планируем ввести в эксплуатацию к 2035 г. Переход на водород в качестве топлива для этих концептов самолетов потребует решительных действий от всей авиационной отрасли», – заявил генеральный директор Airbus Гийом Фори. В частности, существенные изменения потребуются произвести в инфраструктуре аэропортов, чтобы обеспечить транспортировку и хранение жидкого водорода для заправки им воздушных судов.

Airbus уже имеет опыт проектирования экологически нейтральных самолетов: в июле 2013 г. компания представила на авиасалоне в Ле-Бурже двухместный аккумуляторный самолет E-Fan, спроектированный как тренировочное судно, способное выполнять фигуры высшего пилотажа. Прототип совершил несколько полетов в 2014 г., но в 2017 г. Airbus отказался от производства модели. Два электромотора E-Fan имели мощность 40 л. с. каждый и разгоняли самолет с максимальной взлетной массой 550 кг до крейсерской скорости 160 км/ч (максимальная составляла 220 км/ч). Заряда батареи хватало на час полета, стоимость электричества для зарядки составляла \$16.

Коммерческий электросамолет построили инженеры компаний Magnix и Harbour Air на базе легкомоторного Cessna Grand Caravan 208B, укомплектовав его электродвигателем мощностью 750 л. с. и литий-ионной батареей на 750 В весом 1 т. Первый полет прототип совершил в мае 2020 г. в США. Стоимость электричества для зарядки батареи на полчасовой полет составила \$6. Ожидается, что самолет будет сертифицирован в 2021 г. и будет совершать рейсы на расстояние не более 160 км с 4–5 пассажирами.

Первый в мире самолет с электродвигателем и системой водородных топливных элементов HY4 был создан специалистами Германского центра авиации и космонавтики на базе электрического самолета Pipistrel Taurus Electro G4 и испытан в 2016 г. Водородные топливные элементы осуществляют превращение химической энергии топлива в электричество и в прототипе используются только для горизонтального полета. Для взлета и набора высоты в HY4 служит литий-полимерная аккумуляторная батарея емкостью 21 кВт ч. Разработчики планируют создать на базе прототипа региональный коммерческий самолет на 19 пассажиров.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/21/840696-airbus-samoletov>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА; 2020.22.09; В ХОЛОДЕ, НО НЕ В ОБИДЕ; КАК РЕЗИДЕНТЫ ТОР СТРОЯТ БИЗНЕС НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Режим территорий опережающего развития (ТОР) был запущен в 2015 году, чтобы у инвесторов появился дополнительный стимул вкладываться в проекты на Дальнем Востоке. “Ъ” пообщался с резидентами ТОР в Якутии и Хабаровском крае и выяснил, что льготам инвесторы рады – это позволяет быстрее отбивать капвложения, но на фоне возросших оборотов нехватка транспортной инфраструктуры в регионе чувствуется все острее.

Пар над мерзлотой

В Якутии действуют две ТОР, одна из них расположена в окрестностях Якутска и рассчитана на отдельные небольшие проекты, для которых важна близость к городу, вторая – в Нерюнгри на юге республики, где все связано с разработкой расположенных в этом районе угольных месторождений.

В ТОР «Якутия» заключено 22 соглашения на 12 млрд руб., 10 из них уже реализуются. Наверное, самый известный проект – это тепличный комплекс «Саюри», который осуществляется в партнерстве с Hokkaido Corporation (японская сторона предоставила технологии строительства теплиц и выращивания овощей методом гидропоники почти без использования удобрений). Вложения в проект составили около 2 млрд руб., он был реализован при поддержке Фонда развития Дальнего Востока (ФРДВ), который вложил 900 млн руб., выступив в качестве кредитора и акционера. Летом в теплицах хватает естественного освещения, а вот зимой включают сотни мощных ламп, компенсирующих короткий световой день.

Потребность в выращивании продуктов питания на месте, несмотря на вечную мерзлоту, объясняется и тем, что сейчас все поставки в Якутию носят сезонный характер – из-за отсутствия моста через Лену во время прекращения переправы и до замерзания реки добраться с правого берега на левый (в том числе до Якутска) можно лишь самолетом. Это ведет к резкому удорожанию поставок. Для решения проблемы с мостом власти надеются получить федеральное финансирование из целевых госпрограмм. Пока же удалось привлечь концессионера (им выступила группа компаний ВИС, предложившая возвести мост за 83,1 млрд руб., из которых более половины – средства из бюджета). Предполагается, что компания будет нести расходы на этапе эксплуатации моста, в том числе за счет дохода от сбора платы за проезд грузовых автомобилей.

«Мечты сбываются не только у «Газпрома»»

Вторая ТОР расположена на юге республики – рядом с городом Нерюнгри вблизи Амуро-Якутской магистрали. Это шахтерский город, он был основан для разработки богатых месторождений угля, но позднее пришел в упадок. Сейчас это второй по величине город в республике, здесь живут 68 тыс. человек.

Вновь развивать месторождения взялась компания «Колмар», которую возглавил Сергей Цивилев (теперь губернатор Кемеровской области). ГОК «Денисовский» и ГОК «Инаглинский» стали якорными резидентами ТОР, созданной в конце 2016 года (сейчас в нем реализуется 16 проектов с объемом инвестиций в 111,2 млрд руб., уже вложено 49,5 млрд руб.). 10 сентября здесь была запущена первая очередь шахты «Инаглинская» и фабрики «Инаглинская-2» мощностью 6 млн тонн угля в год. Предполагается, что после ввода второй очереди объем добычи вырастет до 12 млн тонн в год. Всего же на двух ГОКах будет добываться до 20 млн тонн угля (на фабрике «Инаглинская-1» обрабатывается 2 млн тонн, на «Денисовской» – 6 млн тонн).

Сергей Цивилев на открытии фабрики отметил, что в самом начале консультанты посчитали, что оба проекта были нерентабельны: «Денисовскую» рекомендовали закрыть, а «Инаглинскую» – не строить. Тем не менее после вложений ФРДВ (фонд инвестировал 4 млрд руб. – средства были направлены в основном на закупку оборудования) компании

удалось привлечь финансирование от Газпромбанка для разработки месторождения и строительства новой фабрики. Всего в развитие месторождений «Колмар» планирует инвестировать 72,2 млрд руб. (из них уже вложено 20 млрд руб.). Компания добывает коксующийся уголь – это премиальный товар по сравнению с энергетическим углем. Коксующийся уголь используется в металлургии (именно этот фактор может поддержать спрос, несмотря на введение все более жестких экологических требований), энергетический – для ТЭЦ.

По словам Анны Цивилевой, председателя совета директоров «Колмар Групп», проект был бы реализован и без льгот в рамках ТОР, но его рентабельность была бы ниже, как и общий объем инвестиций – сейчас он составляет 120 млрд руб., без льгот было бы 60 млрд руб.

Рядом с проектами «Колмара» расположено крупнейшее в России месторождение коксующегося угля – Эльгинское, и здесь также наращивают добычу. После сделки в апреле актив перешел от «Мечела» к «А-Проперти» Альберта Авдоляна. Компания планирует вложить в развитие месторождения 130 млрд руб. и к 2023 году увеличить добычу угля с 5 млн до 45 млн тонн. В планах также расширение с 3,5 млн тонн до 30 млн тонн провозной способности железнодорожного пути Эльга–Улак, который соединяет Эльгинское месторождение с Байкало-Амурской магистралью (БАМ), и строительство перевалочных мощностей в акватории порта Ванино.

Однако Эльгинское вряд ли получит статус резидента ТОР. Как пояснил “Ъ” глава Якутии Айсен Николаев, ТОР – это режим для новых месторождений. Тем не менее с руководством компании ведутся переговоры – получение преференций возможно для строительства инфраструктуры, в том числе социальной. Новые владельцы уже занимаются реконструкцией участка железной дороги, но самая серьезная проблема – это провозные возможности от Улака до портов Дальнего Востока.

Долгая дорога к морю

Большая часть того, что добывается на Дальнем Востоке, отправляется на экспорт. В случае с углем из Нерюнгри – через порт Ванино. Здесь уже почти не осталось свободных площадок для постройки терминалов, и это несмотря на местоположение порта – значительно севернее основных гаваней Приморского края, в десяти часах езды на автомобиле по разбитой дороге до Хабаровска.

«Колмар» построил здесь крупный угольный терминал: в текущем году вводится в эксплуатацию комплекс для перевалки угля мощностью 12 млн тонн в год. На втором этапе, в 2023 году, мощности будут увеличены до 24 млн тонн. Финансировал стройку и закупку оборудования ВЭБ.РФ – объем финансирования от банков-партнеров в рамках программы «Фабрика проектного финансирования» составил 34 млрд руб. (уже предоставлено 29 млрд руб.), синдицированный кредит покрыл более трети стоимости первой очереди проекта.

Планирует построить свой терминал и «А-Проперти» – уже анонсировано строительство причала по переработке до 2 млн тонн угля в год. Помимо этого уголь уже переваливает СУЭК – в планах ее «дочки» АО «Дальтрансуголь» строительство третьей очереди терминала с выходом на мощность 40 млн тонн в год.

Однако большие планы компании как по наращиванию добычи, так и по перевалке угля в портах упираются в серьезное ограничение – пропускную способность железных дорог, соединяющих эти точки. Сейчас к порту ведет одна линия неэлектрифицированной железной дороги, на которой уже появляются «пробки» – дорога спешно строилась в 1940-е годы по неровному рельефу местности с большим количеством поворотов и перепадов высоты. Электрификацию обещают завершить через четыре года, но только на действующей линии – это позволит тянуть поезда с большим числом вагонов, что не решит проблемы с узкими участками дороги.

Ранее Счетная палата уже указывала на сильное отставание РЖД от графика модернизации путей на БАМе и Транссибе. «Все идет крайне медленно – у РЖД попросту нет нужных мощностей и новых технологий, проекты очень долго проходят экспертизу, задействовано огромное количество подрядчиков, но никто не делает это на земле», – говорит один из участников рынка.

«РЖД здесь нужно проводить серьезную работу для более быстрой реконструкции путей – в этом году ситуация особенно плохая, так как ремонтные работы идут, но не слишком активно, в итоге провозим гораздо меньше, чем в прошлом году», – сетует Айсен Николаев. В «Колмаре» же при строительстве терминала исходили из того, что смогут обеспечить загрузку порта при имеющихся мощностях железной дороги, но только если другие компании не станут наращивать поставки. Поэтому строительство терминала – это сдерживающий фактор для остальных добывающих компаний: фактически объемы добычи теперь зависят от пропускной способности железных дорог.

«Раскроем болторезы!»

Хабаровск после Ванино, безусловно, выглядит оплотом цивилизации, особенно новый пассажирский терминал аэропорта. Для финансирования его строительства привлекались заемные средства ФРДВ и ВЭБ.РФ в размере 3,9 млрд руб. Это большая часть инвестиций в проект (4,9 млрд руб.), также впервые в отрасли были применены долгосрочные инвестиционные тарифы для будущего субъекта естественной монополии (это позволило привлечь частных инвесторов).

Аэропорт является одной из четырех площадок ТОР «Хабаровск». Всего в ней сейчас 37 резидентов, 19 из которых уже реализовали проекты, вложив 12,2 млрд руб. инвестиций (от теплиц до индустриального парка «Авангард»), было создано около 1 тыс. рабочих мест. Открытие нового складского комплекса здесь отметили разрезанием ленты, для чего ведущий церемонии призвал участников раскрыть болторезы – мощные кусачки.

Одним из первых резидентов хабаровской ТОР стала компания «ТехноНИКОЛЬ» (площадки в 15 регионах, в Хабаровске – второй по величине промышленный кластер, состоящий из пяти производств). Здесь производят тепло- и звукоизоляционные материалы из каменной ваты, водосточные системы, а также перерабатывают пластик и отходы. Общий объем инвестиций составил 4 млрд руб.

«За счет льгот окупаемость проекта происходит быстрее, значит, проект становится менее рискованным и вероятность того, что собственник примет решение вкладывать в Дальний Восток, будет выше. Без преференций компания, к примеру, не могла потянуть два проекта, поэтому строили бы на пять лет позже», – отмечает директор «ТехноНИКОЛЬ Дальний Восток» Павел Пашков. Льготы действительно помогают, но пора бы покончить с долгими административными рассматриваниями, когда каждое решение нужно проводить чуть не через премьера, призывает глава предприятия.

<https://www.kommersant.ru/doc/4492221>

РИА НОВОСТИ; 2020.21.09; ПУТИН ПОРУЧИЛ ДОЛОЖИТЬ О ВЫПУСКЕ ОБЛИГАЦИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА

Президент России Владимир Путин поручил правительству до 15 декабря доложить по вопросу выпуска инфраструктурных облигаций для развития жилищного и транспортного строительства, говорится в перечне поручений, опубликованный на сайте Кремля.

Поручения даны по итогам совещания с кабмином 26 августа.

«Правительству... обеспечить выпуск инфраструктурных облигаций в целях развития жилищного и транспортного строительства, в том числе для реализации пилотных проектов, рассмотреть вопрос о централизации полномочий по планированию и осуществлению закупок работ по архитектурно-строительному проектированию, строительству и реконструкции объектов капитального строительства для федеральных

нужд и при необходимости подготовить соответствующие нормативные правовые акты РФ», – говорится в документе. Доложить необходимо до 15 декабря.

Кроме того, **Путин** поручил в приоритетном порядке принять законопроекты по сокращению сроков согласований для строительства и проведения капремонта.

<https://realty.ria.ru/20200921/putin-1577531645.html>

ТАСС; 2020.21.09; СТАВКА НА БУДУЩЕЕ: КАК ИЗМЕНИТСЯ ФИНАНСИРОВАНИЕ НАЦПРОЕКТОВ В БЛИЖАЙШИЕ ТРИ ГОДА

По закону, до 1 октября правительство должно внести в Государственную Думу проект закона о бюджете на ближайшие три года. Бюджет основывается на прогнозе социально-экономического развития, оба документа еще не были опубликованы. Пандемия внесла свои коррективы в финансовое планирование: вместе с прогнозом должен стать публичным и национальный план восстановления экономики, а следом собираются представить и обновленные паспорта национальных проектов, которые, согласно указу президента, продлены до 2030 года. Проектов, как ожидается, станет на один больше: уже анонсирована подготовка нового **нацпроекта** по развитию внутреннего туризма.

Пока власти завершают верстку документов, открытыми становятся отдельные детали. Так, согласно пояснительной записке к проекту бюджета, имеющейся в распоряжении ТАСС, национальные проекты в целом ждут сокращения финансирования, но оно оказалось не таким масштабным, как ожидалось, а отдельные мероприятия и проекты и вовсе могут получить дополнительные средства. С учетом оценок Минэкономразвития можно полагать, что экономика восстанавливается быстрее, чем власти рассчитывали летом. В том, на какие мероприятия делают ставку в Доме правительства, и чего ждут эксперты и чиновники от следующего года, разбирались корреспонденты портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС.

Сокращение под вопросом

На профильном совещании 13 июля **президент РФ Владимир Путин** сохранил за национальными проектами статус ключевых документов по развитию и предложил «заглянуть за нынешний горизонт планирования национальных целей и проектов, то есть за 2024 год». Как результат – указ «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» и работа правительства над корректировкой нынешних паспортов **нацпроектов**, которые рассчитаны до 2024 года. Эта работа еще продолжается, но часть финансовых сведений уже известна. Согласно пояснительной записке к проекту бюджета, большинство из тринадцати национальных проектов ждут сокращения.

Так, бюджетные ассигнования на финансовое обеспечение проекта «Демография» запланированы в объеме 742 млрд рублей, 766 млрд рублей и 866 млрд рублей соответственно в 2021-2023 годах. Вместе с тем, согласно закону о федеральном бюджете на прошлую трехлетку и действующему паспорту **нацпроекта** «Демография», ожидалось суммы 826 млрд, 840 млрд и 464 млрд рублей. Таким образом, финансирование может снизиться на 10,1% в 2021 году, на 8,8% в 2022 году. Но в то же время в 2023 году ожидается увеличение финансирования почти вдвое по сравнению с первоначальными планами.

Среди федеральных проектов этого **нацпроекта** самый затратный и масштабный – «Финансовая поддержка семей при рождении детей» -сокращается незначительно в первые два года, примерно на 10%, что объясняется уточнением численности получателей. Но в 2023 году ожидается значительное увеличение финансирования – власти «закладывают» средства на выплаты за третьего ребенка. В абсолютных цифрах объемы ассигнований на все три предстоящих года примерно равны, и рост в 2023 году объясним низким прогнозным значением предыдущих документов. Это подтверждает

планы правительства сохранить поддержку семей с детьми и озвученная президентом позиция: «Интересы, безопасность российских семей на первом месте должны быть». Значительные сокращения в 2021 и 2022 годах ожидаются по федеральному проекту «Укрепление общественного здоровья», отвечающему за мотивацию россиян к здоровому образу жизни, включая отказ от вредных привычек. Причины сокращения финансирования в пояснительной записке к бюджету не указаны.

Нацпроекты «экономического» блока также ждут сокращения. Бюджетные средства по нацпрограмме «Цифровая экономика» запланированы в 2021 году в объеме 153,7 млрд рублей, в 2022 году – 222,6 млрд рублей, в 2023 году – 200,6 млрд рублей. При этом по сравнению с предыдущими цифрами финансирование в 2021 году сокращено 13,5%, в 2022 году – на 13,7% и в 2023 году – на 14%. Всего бюджет «Цифровой экономики» сократится на 92,1 млрд рублей, или 13,7%.

Но при этом в проекте бюджета обозначен новый федеральный проект «Искусственный интеллект», поручение о создании которого президент давал в июле этого года. На финансирование проекта в течение 2021-2023 гг. направят около 16,5 млрд рублей. Этот проект, как сообщал портал «Будущее России. Национальные проекты», будет посвящен, в том числе, повышению уровня доверия граждан к технологиям искусственного интеллекта. Для этого будет создан специальный информационный портал, а также запущена информационная кампания в СМИ и соцсетях.

Сокращение финансирования ожидается и по **нацпроекту** «**Международная кооперация и экспорт**» – по сравнению с первоначальной его версией ожидается понижение в 2021-2023 годах на 24,3%, 11,8% и 14,7% или до 97,5 млрд, 206 млрд и 193 млрд рублей соответственно. Тем не менее, на фоне общего сокращения в бюджет проекта закладывается увеличение ассигнований по федеральному проекту «Экспорт услуг» в 2023 году на 332,8 млн. рублей.

Как указывается в пояснительной записке к проекту бюджета, эти средства должны пойти на предоставление субсидии на государственную поддержку организаций, обеспечивающих прирост количества посетивших Российскую Федерацию иностранных туристов». Для многих стран международный туризм – значительная статья дохода. В экспортном **нацпроекте** власти заложили возможность развития этого направления внутри России – предоставления туристических, образовательных, медицинских и других услуг иностранцам.

При этом пандемия и действующие в связи с ней ограничения повлияли на рынок внутреннего туризма, создав предпосылки для его развития. В этой связи было принято решение о запуске уже этой осенью еще одного **нацпроекта**. Профильный **вице-премьер** Дмитрий Чернышенко обещал рассмотреть его на правительственной комиссии по туризму в сентябре. Тем не менее, в бюджетном документе, имеющемся в распоряжении ТАСС, упоминания об этом **нацпроекте** нет.

Бюджет национального проекта «Жилье и городская среда» на ближайшие три года планируется сократить на 20% или на более чем 98,8 млрд рублей, до 390 млрд рублей. В частности, на 2021 год предусмотрено более 97,5 млрд рублей, 2022 год – более 120 млрд рублей, 2023 год – более 172,8 млрд рублей.

Нацпроект «Жилье и городская среда» включает четыре федеральных проекта: «Жилье», «Формирование комфортной городской среды», «Обеспечение устойчивого сокращения непригодного для проживания жилищного фонда» и «Ипотека». Последний из них финансирования не предусматривает, а в остальные внесут бюджетные изменения. Так, в общем финансирование проекта «Жилье» предлагается сократить на 10% (до более 87 млрд рублей на 2021-2023 годы), проект «Формирование комфортной городской среды» – почти на 10% до более 121 млрд рублей и проект по расселению из аварийного жилья – на 29% до более 181 млрд рублей.

При этом в документе отмечается, что 50 млрд рублей, заложенные на переселение из аварийного фонда в 2022 году, были перераспределены на 2020 год для ускорения реализации программы. **Премьер-министр Михаил Мишустин** уже подписал соответствующее постановление. В свою очередь **вице-премьер Марат Хуснуллин** отметил, что около 80% этих средств планируется направить на строительство нового жилья для переселяемых.

Некоторое сокращение ожидается и по национальному проекту «Экология» – по сравнению с данными по предыдущей трехлетке и паспортом национального проекта, в 2021 г оно составит 14,9%, в 2022 г – 14,2% и в 2023 г – 7,6%.

При этом, как рассказал порталу замглавы общественного совета Росприроднадзора и глава организации «Зеленый патруль» Андрей Нагибин, перед природоохранными ведомствами стоит тяжелейшая задача, как выполнить поставленные задачи, поскольку, с одной стороны, сокращаются средства, а с другой – национальные цели продлены до 2030 года.

«Федеральный проект «Чистый воздух», который теперь стал частью цели «Комфортная и безопасная среда для жизни», лишился 15 миллиардов рублей и продлён до 2030 года. Сейчас нужно понять, как его выполнять почти без денег, а ведь показатели жесточайшие – в два раза уменьшить объем вредных выбросов. Все в тяжелейших думах, каким образом выйти из этой ситуации», – сказал эксперт.

Одним из самых «стабильных» оказался национальный проект «Наука». Бюджетные ассигнования на его обеспечение на 2021 год запланированы в объеме 54,893 млрд рублей, в 2022 году – 76,056 млрд рублей, в 2023 году – 97,610 млрд рублей. Всего в 2021-2023 гг. на **нацпроект** будет направлено 228,5 млрд руб. бюджетных средств. При этом предусмотренные в законопроекте объемы финансирования по сравнению с утвержденными ранее, в 2021 году уменьшены на 250,2 млн рублей, или 0,46%, в 2022 году – на 310 млн рублей (снижение на 0,41%), в 2023 году – на 195 млн рублей (снижение на 0,20%). Таким образом, суммарный объем финансирования **нацпроекта** в 2021-2023 годах сократился всего на 0,35% по сравнению с ранее утвержденными показателями бюджета.

При этом если судить цифрам, указанным в действующем паспорте национального проекта, финансирование сократилось на 2,1%.

На национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в период 2021-2023 годов могут направить 177,74 млрд рублей, что на 3,8% больше, чем было запланировано в бюджете на предыдущую трехлетку 2020-2022 годов и в паспорте **нацпроекта**.

Однако по годам общий рост распределился неравномерно. В частности, в 2021 году ожидается уменьшение расходов федерального бюджета на 7,36 млрд рублей (минус 5,9% к прошлому плану), а уже в 2022 году средства вырастут сразу на 10,15 млрд рублей (плюс 42,5%), в 2023 году рост составит 3,11 млрд рублей (плюс 13,4%).

Согласно пояснительной записке, в основном снижение расходов в 2021 году связано с возвращением 2 млрд рублей ведомственному проекту «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта», которые ранее были направлены на дороги. А также с сокращением на 2,72 млрд рублей в 2021 году бюджетных ассигнований на внедрение в городах интеллектуальных транспортных систем.

Финансирование Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (**КПМИ**) из федерального бюджета в 2021–2023 годах составит около 1,5 трлн рублей, что на 13,5% меньше запланированного ранее. В частности, 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.

При общем снижении федеральных расходов, некоторые проекты **КПМИ** могут получить прибавку за счет перераспределения средств в ближайшие три года. К примеру, на 3,3%

до 290,72 млрд рублей может быть увеличено финансирование создания коридора «Европа – Западный Китай» (в основном на работы в рамках строительства обхода Самары), на 4,5% до 142,9 млрд рублей вырастет финансирование по проекту «Северный морской путь» (за счет переноса бюджетных ассигнований с проекта строительства Нижегородского гидроузла на строительство терминала «Утренний» в порту Сабетта и СПГ терминалов в Камчатском крае и Мурманской области), а также на 18,2% до 13,6 млрд рублей – финансирование проекта «Железнодорожный транспорт и транзит» (в основном на обновление ж/д инфраструктуры на подходах к Азово-Черноморскому бассейну).

В **Минтрансе РФ** изменения финансирования проектов порталу не прокомментировали, отметив, что в настоящее время ведётся работа по корректировке параметров **нацпроектов** и входящих в их состав мероприятий, целевых индикаторов и показателей.

На национальный проект «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» выделяется на три года 195,9 млрд рублей: более 56 млрд рублей в 2021 году (больше, чем запланировано на 18,7%), в 2022 году – свыше 60 (меньше на 30,7%), а в 2023 году – более 78 млрд рублей (меньше, чем планировалось на 16,5%). При этом данные средства распределены между пятью федеральными проектами.

«Финансирование национального проекта уменьшено, но незначительно. Все меры **[нацпроекта]** будут сохранены, но по-другому упакованы. Также появится новая мера – создание цифровой платформы для оказания услуг малому бизнесу государством и не только, чего раньше не было. В значительном объеме закладывается компенсация **[льготной]** процентной ставки по кредитам. Мы надеемся, **[ставки]** не более, чем 7%. Мы надеемся, что заложенная цифра будет выдана, потому что малому бизнесу сейчас необходимы и деньги, и информация, и инфраструктурные меры поддержки. Кризис никуда не ушел, и активность бизнеса, по нашей оценке, пока только 85% от уровня первого квартала», – рассказал порталу президент общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России» Александр Калинин, добавляя, что для секвестированного бюджета цифры «хорошие».

В начале сентября два источника, близких к аппарату правительства РФ, сообщили порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС, что новая структура национального проекта будет дополнена отдельным направлением по развитию самозанятых предпринимателей, также будет сокращено число федеральных проектов с действующих пяти до четырех. Другой источник в аппарате эту информацию подтвердил, отметив, что также будет создан федеральный проект «Легкий старт». Комментируя возможное изменение числа федеральных проектов, Калинин подчеркнул, что самые важные мероприятия национального проекта «не пострадают» и могут быть расширены.

Явное преимущество

На реализацию национального проекта «Образование» в 2021 году из бюджета планируется направить средства в объеме 172,9 млрд рублей – это почти на 39,6 млрд (или 30%) больше, чем предусматривалось на этот год в первоначальном паспорте **нацпроекта** «Образование» (в нем фигурирует сумма в 133,3 млрд рублей).

На 2022 год и 2023 год ситуация аналогичная – в проекте бюджета Минфина заложена сумма в 156,9 млрд рублей (+31%) и 187,8 млрд рублей (+58%) соответственно. Таким образом, всего в течение следующих трех лет из федерального бюджета на **нацпроект** планируется выделить около 517 млрд рублей. В сравнении с финансированием, заложенным в действующем паспорте **нацпроекта**, расходы на образование в 2021-2023 в целом увеличены более чем на треть (39%) – с 370 млрд рублей (по **нацпроекту**) до 517 млрд рублей (в соответствии с текущим проектом бюджета).

При этом, если сравнивать с данными бюджета на предыдущую трехлетку, в 2021 и 2022 годах видно снижение финансирования, но небольшое – 4,6% и 3,7% соответственно.

В пояснительной записке отмечается, что большее количество средств выделяется на строительство объектов (например, Областной гимназии им. Е.М. Примакова и Физтех-лицея им. П.Л. Капицы в Московской области), а также на создание дополнительных мест в образовательных учреждениях в регионах. Больше средств выделяется и на развитие движения волонтеров.

Согласно сопроводительным материалам к проекту бюджета на 2021-2023 годы, на реализацию **нацпроекта** «Здравоохранение» направят около 706 млрд рублей. На будущий год для достижения целей **нацпроекта** планируется направить 243,2 млрд рублей, в 2022 году – 251,1 млрд рублей и на 2023 год – 212,1 млрд рублей.

В сравнении с утвержденным ранее паспортом, финансирование **нацпроекта** может быть увеличено: на 2021 год – на 1,9%, на 2022 год – на 0,2% и на 0,8% – в 2023 году. При этом, если ориентироваться на сравнение с бюджетом на предыдущую трехлетку, то бюджетные ассигнования, наоборот, сократятся: на 3,8% в 2021 году и на 4,4% в 2022 году.

В ближайшие годы больше всего средств в рамках **нацпроекта** «Здравоохранение» планируется направить на реализацию федерального проекта «Борьба с онкологическими заболеваниями» для совершенствования оказания помощи пациентам с раком – 188,7 млрд в 2021 году, 181,1 млрд в 2022 году и еще 152,9 млрд запланировано проектом Минфина на 2023 год. Эти средства будут направлены на переоснащение больниц, амбулаторий и онкологических диспансеров, создание сети центров амбулаторной онкопомощи, системы современной диагностики рака, а также центров второго мнения, которые смогут консультировать по сложным и редким случаям заболеваний.

В ожидании лучшего

При этом, если учесть, что национальные цели продлены до 2030 года, текущие данные позволяют делать выводы об увеличении финансирования **нацпроектов** на всем протяжении их жизненного цикла, а не о перераспределении ранее выделенных средств на 12 лет вместо 6.

Власти РФ в целом выражают сдержанно-позитивные эмоции относительно экономического развития. Экстренный период действий властей, которые были заложены в антикризисной программе по поддержке российской экономики в связи с пандемией COVID-19, завершается, и дальнейшая задача – плавное восстановление, говорил помощник **президента РФ** по экономическим вопросам Максим Орешкин в ходе форума «Территория смыслов».

По его прогнозам, экономика страны может начать восстанавливаться уже в 2021 году. Он отмечал, что правительство вкладывает меры поддержки экономики и бизнеса и в национальные проекты, и в общенациональный антикризисный план.

«Сентябрь, октябрь, ноябрь – это ключевые месяцы, которые должны перезапустить восстановление экономики, должны перезапустить рынок труда, занятость должна начать восстановительный рост, безработица должна начать снижаться. Это то, чего следует добиваться», – подчеркнул Орешкин. В итоге, по его мнению, экономика России может вернуться к докризисному уровню занятости и росту промышленного производства уже в 2021 году.

«Результаты второго квартала оказались лучше, чем ожидалось. Наверно, прогноз Минэкономразвития на этот год будет уточняться. Существует вероятность улучшения данного прогноза», – сказал порталу директор направления «Суверенные рейтинги» S&P Карен Вартапетов. Следующий год может стать переходным, когда правительство будет медленно «сворачивать» меры бюджетного стимулирования, а в 2022 году бюджет должен вернуться к нормам бюджетного правила.

«**Нацпроекты** в меньшей степени ориентированы на развитие конкуренции, монополизацию, судебную реформу и защиту прав собственности. В **нацпроектах**

делается акцент на наращивание госинвестиций, улучшение инфраструктуры, но в меньшей степени – на институциональные ограничения, то есть на то, что главным образом сдерживает рост российской экономики, рост производительности труда», – оценил эксперт влияние проектов на экономику страны.

При этом по мнению Вице-президента – старшего аналитика агентства Moody's Владлена Кузнецова, вопрос сокращения или увеличения финансирования **нацпроектов** нужно рассматривать в контексте антикризисного плана. «Исполнение национальных проектов – это вопрос эффективности их осуществления региональными властями и зависит от качества институтов управления. Необходимо отметить, что обычно исполнение ускоряется к концу года. Однако по результатам прошлого года исполнение национальных проектов было также недостаточно эффективным», – полагает он.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stavka-na-budusee-kak-izmenitsa-finansirovanie-nacproektov-v-blizajsie-tri-goda>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2020.21.09; ДОРОГА В ИНДИГУ; В СЗФО ПОЯВИТСЯ НОВЫЙ ВЫХОД НА СЕВМОРПУТЬ

Решение о строительстве железной дороги, которая свяжет Архангельскую область и проектируемый порт Индига в Ненецком округе, может быть принято уже в 2021 году. Об этом сообщил губернатор Архангельской области Александр Цыбульский на своей первой после объявления итогов выборов пресс-конференции.

– Сейчас инвесторы активно ведут стадию проектирования порта. Надеюсь, что в следующем году они уже выйдут на площадку строительства. Это станет отправной точкой для переговоров с представителями ОАО «РЖД» по строительству железнодорожной ветки от станции Карпогоры до будущего порта. Проект очень целесообразен с экономической точки зрения. Мы будем делать все для того, чтобы дорога появилась. Обсуждали эту тему с представителями **Минтранса РФ**, они видят здесь перспективу, – отметил Александр Цыбульский.

Глубоководный порт в поселке Индига даст многим регионам России и целому ряду азиатских стран выход на Северный морской путь. Это последняя точка на побережье Арктики, куда краем заходит Гольфстрим и где еще можно построить незамерзающий порт.

Но Индига «отрезана» от большой земли, поскольку сюда нет дороги. Первоначально планировали протянуть магистраль из Сосногорска (Коми). Но сегодня более перспективным представляется строительство железнодорожной ветки от Карпогор. Ее протяженность составит около 500 километров.

По мнению Александра Цыбульского, реализация этого проекта даст большой экономический эффект. Порт в Индиге сможет взять на себя часть солидной грузовой базы, которая сегодня уходит из Поморья в Петербург. Архангельский порт не может принимать крупные суда из-за небольших глубин, поэтому региону необходима железнодорожная связь с Индигой.

Александр Цыбульский также рассказал о новом для Поморья проекте в области обращения с отходами.

– На совещании в Москве с участием **вице-премьера** Виктории Абрамченко достигнута договоренность о том, что Архангельская область с помощью федерального финансирования станет пилотной площадкой для создания модельной системы обращения с отходами. Совместно с Минприроды и экологии начинаем разрабатывать программу, которая будет вынесена на широкое общественное обсуждение. Убежден, что такие решения должны приниматься только при условии общественного консенсуса, – подчеркнул губернатор.

На новом посту Александр Цыбульский, по его словам, в первую очередь займется проблемами ветхого аварийного жилья, строительства дорог и мостов, а также здравоохранения. С Минздравом РФ уже достигнута договоренность о финансировании переоснащения первичного звена. Будет решаться и один из самых больных вопросов – дефицита медицинских кадров. Привлекать врачей в глубинку планируется материальными стимулами.

<https://rg.ru/2020/09/22/reg-szfo/v-szfo-poiavitsia-novyj-vyhod-na-sevmorput.html>

ТАСС; 2020.21.09; ДОРОЖНИКИ СКФО НАЧАЛИ ПОДГОТОВКУ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС К ЗИМНЕМУ СЕЗОНУ

Подготовка федеральных трасс Северного Кавказа к зимнему сезону 2020 – 2021 годов началась в регионе, в рамках этих работ задействованы более 450 единиц техники. Об этом сообщили журналистам в понедельник в **пресс-службе** ФКУ Упрдор «Кавказ».

«Подведомственное **Росавтодору** ФКУ Упрдор «Кавказ» задействует 456 единиц спецтехники для обеспечения безопасного и бесперебойного движения по автодорогам Ставрополя, КБР, КЧР, Северной Осетии, Ингушетии, Чечни и Дагестана. В зимний период дорожники защищают трассы от снежных заносов и лавин, очищают проезжую часть от свежевывающего снега, а также борются с наледями и скользкостью», – рассказали в **пресс-службе**.

В ходе подготовки к сезону специалисты проверили работоспособность роторных снегоочистителей, экскаваторов, погрузчиков, бульдозеров и колесных тракторов. В целях повышения оперативности действий машины подключены к системе навигационно-диспетчерского контроля «Дортранснавигация» на базе системы «Глонасс».

Для дорожной техники, а также отдыха рабочих и механизаторов, оборудовано 63 теплых стоянок и 57 отапливаемых помещений. Кроме того, против зимней скользкости на 56 пескобазах заготавливают песко-соляную смесь, образцы которой успешно прошли лабораторные испытания, отмечают в **пресс-службе**. А в случае возникновения экстремальных погодных условий дорожники применяют противогололедные материалы с повышенным содержанием твердых реагентов и хлоридов. Помимо этого, дополнительно проведен анализ безопасных мест стоянок автомобилей и маршруты объездов во время ликвидации ЧС.

В целях отслеживания температуры воздуха и поверхности асфальтобетонного покрытия, а также скорости и направления ветра установлено 76 дорожных метеостанций. Специалистами ФКУ Упрдор «Кавказ» налажено круглосуточное взаимодействие с Управлениями МЧС и ФГБУ «Северо-Кавказское управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды».

В оперативном управлении ФКУ Упрдор «Кавказ» находится 2 832 км федеральных автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории Ставропольского края (829 км), Республики Дагестан (644 км), Кабардино-Балкарской республики (388 км), Чеченской республики (336 км), Карачаево-Черкесской республики (325 км), Республике Северная Осетия – Алания (269 км) и Республике Ингушетия (42,5 км).

<https://tass.ru/v-strane/9510691>

ТАСС; 2020.19.09; ГРУЗИНО-РОССИЙСКИЕ ПЕРЕГОВОРЫ В СЕНТЯБРЕ НЕ СОСТОЯТСЯ

Проведение очередного раунда переговоров с членом Совета Федерации Григорием Карасиным, представляющим Россию на переговорах с Грузией в Праге, перенесено с сентября на октябрь. Об этом сообщил в субботу ТАСС спецпредставитель грузинского **премьер-министра** по взаимоотношениям с РФ Зураб Абашидзе.

«В первую очередь я должен отметить, что мы наблюдаем за эпидемической ситуацией, связанной с распространением нового коронавируса в мире. Вам известно, что в ряде

стран, в том числе и Европе, начинается так называемая вторая волна вируса. Мы с Карасиным пытаемся найти подходящее время, какое-то окно, чтобы встретиться уже в октябре. В сентябре наши переговоры не состоятся», – сказал он.

Грузинский дипломат также прокомментировал тему возможного восстановления прямого авиасообщения с РФ, прерванного в июле 2019 года, отметив, что со стороны Москвы не раз делались заявления о возобновлении полетов, однако конкретики пока нет. «Если со стороны российского руководства будет политическая воля, то мы готовы внести этот вопрос (о возобновлении авиасообщения – прим. ТАСС) в повестку дня», – заключил он.

Последний раз Абашидзе и Карасин встречались в Праге в ноябре 2019 года. Очередные консультации планировалось провести в марте, однако из-за начавшейся пандемии они были перенесены на апрель, а потом – на сентябрь. Пражский формат переговоров с участием Карасина и Абашидзе существует с 2012 года. Долгое время он остается единственным прямым диалогом между Москвой и Тбилиси. Последняя встреча в чешской столице состоялась 28 ноября 2019 года.

Указом президента РФ российским авиакомпаниям с 8 июля 2019 года временно запрещено осуществлять воздушные перевозки в Грузию. Тогда же вступило в силу решение Минтранса РФ о приостановке полетов грузинских авиакомпаний в Россию. Российские власти пошли на этот шаг после того, как 20 июня того же года несколько тысяч человек устроили в Тбилиси у здания парламента антироссийский митинг. Поводом для массовой акции стало участие депутата Госдумы Сергея Гаврилова и других делегатов из РФ в работе Межпарламентской ассамблеи православия, которая была организована принимающей стороной в стенах грузинского парламента.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/9500671>

ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ «АВТОДАТЕ» ОБЯЗЫВАЕТ АВТОПРОМ И ВЛАДЕЛЬЦЕВ БЕСПЛАТНО ДЕЛИТЬСЯ МОНЕТИЗИРУЕМЫМИ ДАННЫМИ – ИСТОЧНИК

Рабочая группа НП ГЛОНАСС подготовила проект федерального закона о функционировании проектируемой платформы «Автодата» по сбору больших данных с автомобилей. Проект предполагает, что производители автотранспорта и автовладельцы будут обязаны передавать собираемую на специальное оборудование информацию в обязательном порядке, а оператора этой системы сможет выбирать правительство, сообщил «Интерфаксу» близкий к национальной технологической инициативе (НТИ) «Автонет» источник.

Соответствующий проект закона разработан под эгидой Минтранса и Минпромторга.

«Проект предусматривает разработку и последующее введение в постоянную эксплуатацию информационной системы, обеспечивающей формирования массива статистических и аналитических данных о колесных транспортных средствах с момента выпуска в обращение и до утилизации, а также данных о дорожной инфраструктуре, поведенческих моделях водителей и пассажиров и иной информации в транспортной сфере», – говорится в пояснительной записке к законопроекту (материалы имеются в распоряжении «Интерфакса»).

В ней указывается, что к поставщикам информации в систему «Автодата» в обязательном порядке относятся производители автотранспорта и их представители, владельцы автодорог и их пользователи (перевозчики пассажиров и грузов), администратор системы электронных паспортов транспортных средств (ЭПТС), операторы государственных и муниципальных информационных систем, а также собственники автомобилей.

«В теории может сложиться ситуация, при которой владельцы автотранспорта будут обязаны безвозмездно отдавать все требуемые данные, включая коммерческую информацию, а взамен смогут получать лишь предложения платных сервисов», – отмечает близкий к НТИ источник.

По его данным, «на разработку только бумажной концепции проекта «Автодата» потрачено как минимум 1,5 млрд рублей из бюджета».

«Точная цифра не раскрывается, но, исходя из дорожной карты НТИ «Автонет», за 3 года на указанные цели потрачено 28 млрд рублей из бюджета. На создание всей системы «Автодата» с учётом мощностей на обработку, хранение в соответствии со всеми требованиями законодательства потока информации от 50 млн транспортных средств (примерная оценка количества единиц автотранспорта в РФ – ИФ), установку бортовых систем передачи, датчиков на дорожной инфраструктуре, по экспертным оценкам, может потребоваться около 1,3 трлн рублей», – отмечает собеседник.

Подготовленный проект ФЗ будет рассматриваться в ближайшее время заочно рабочей группой НТИ «Автонет» и в случае его принятия – далее будет прорабатываться с целью последующей передачи на рассмотрение в Госдуме РФ.

«Впоследствии он может быть принят в достаточно широкой трактовке, а позже отдельными решениями правительства может быть утверждено, какие именно данные будут обязаны передавать производители и владельцы автотранспорта, а также – кто будет оператором системы сбора этих больших данных», – добавил источник.

Ранее специальный представитель **президента РФ** по вопросам цифрового и технологического развития Дмитрий Песков заявлял, что одной из функций платформы «Автодата» может стать оплата проезда по платным автодорогам. Официальный представитель НТИ «Автонет» сообщал, что на базе «Автодаты» может быть создан единый федеральный центр административных правонарушений.

«Это говорит о том, что «Автодата» может стать «большим братом» для всех автомобилистов и с ее помощью можно будет выписывать штрафы без камер на дорогах на основе данных от автомобиля, взимать плату с легковых автомобилей, обеспечив выполнение новой стратегии развития транспортного комплекса **Минтранса** до 2035 года по принципу «пользователь платит», – отмечает еще один источник, близкий к Минэкономразвития.

В самом НТИ «Автонет» отказываются от официальных комментариев по процессу подготовки проекта федерального закона и содержащимся в нем положениям.

Третий собеседник «Интерфакса», также близкий к НТИ «Автонет», между тем заявляет, что готовящийся проект ФЗ направлен на обязательную безвозмездную передачу автовладельцами и автопроизводителями лишь части данных, которые генерируются автомобилем.

«Законопроект направлен на устранение пробела в законодательстве, в котором однозначно не установлено, кто является обладателем данных, формируемых на борту транспортного средства. Из-за этого пробела автопроизводители, дилеры и прочие организации, имеющие доступ к автомобилю, могут получать эти данные и использовать их в своих коммерческих интересах без согласия, а зачастую даже и без ведома собственника», – отмечает собеседник.

«Звучащие тезисы о том, что за три года на создание «Автодаты» потрачено 28 млрд рублей, не соответствуют действительности», – добавляет он.

Как сообщалось, в ноябре 2018 года межведомственная рабочая группа под председательством курировавшего тогда транспорт и инфоком **вице-преьера** Максима Акимова и помощника **президента РФ Андрея Белоусова** (ныне – первый **вице-премьер**) одобрила проект платформы «Автодата».

В конце октября 2019 года **президент РФ Владимир Путин** поручил правительству сформировать нормативную базу для создания платформы сбора данных с автомобилей «Автодата» и обеспечить недискриминационный доступ к собираемой через нее информации для отечественных разработчиков продуктов и услуг. Ответственными за исполнение поручения были назначены **премьер-министр** Дмитрий Медведев и гендиректор АСИ Светлана Чупшева.

Осенью того же года был подписан меморандум о создании межотраслевого консорциума «Автодата.Рус», который займется созданием платформы «Автодата». Учредителями консорциума стали НП «ГЛОНАСС», Минпромторг РФ, «Роскосмос», **Росавтодор**, госкомпания «Автодор», Ассоциация европейского бизнеса, «Яндекс» (МОЕХ: YNDX), группа «ГАЗ», Российский союз автостраховщиков, РОАД, платформа «НТИ», ПАО «Соллерс» (МОЕХ: SVAV), фонд «Сколково», ФГУП «НАМИ», правительства Курской, Самарской, Тамбовской, Волгоградской областей и другие.

«Отечественные компании смогут создавать конкурентоспособные на мировом рынке продукты и услуги, приложения для пользователей автомобильного транспорта, для городских операторов интеллектуальных транспортных систем, дорожных служб, страховых, лизинговых и логистических компаний и других пользователей, качество которых будет существенно выше конкурирующих зарубежных решений», – поясняли в НТИ «Автонет».

ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; ГОСДУМА ГОТОВИТСЯ ОДОБРИТЬ СИСТЕМУ FREE-FLOW НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ

Госдума рассмотрит поправки в закон об автодорогах, которые позволят ввести в России технологию безбарьерного взимания платы за проезд «свободный поток» (free flow).

Законопроект (№ 875582-7) был принят в первом чтении 11 марта, и в текущем варианте говорит о том, что двигаться по платной дороге без оплаты нельзя. Ко второму чтению Комитет по транспорту и строительству утвердил таблицу новых поправок, которые непосредственно касаются системы free-flow. Как ожидается, Госдума рассмотрит эти поправки во втором чтении во вторник, 22 сентября.

Согласно поправкам, въезд на платную дорогу станет возможным не только через знакомые российским автомобилистам пункты оплаты со шлагбаумами (toll plaza), но и без них – по системе безбарьерного проезда free-flow. Если шлагбаума на дороге не будет, основным способом оплаты станет транспондер. Если транспондера нет, или на электронном счете будет недостаточно денег, авторы поправок предлагают установить обязанность автомобилиста оплатить проезд в течение пяти суток после выезда с дороги.

Срок оплаты предлагается считать с момента последнего проезда по дороге. Факт проезда конкретным автомобилем будут фиксировать камеры, которые должен будет установить оператор платного участка. Порядок оплаты на платных дорогах федерального значения должно будет установить правительство РФ, а регионального и местного значения – органы власти региона и органы местного самоуправления. В таком порядке должно быть детально прописано, как пользователь сможет узнать о задолженности и внести деньги.

Также отмечается, что автомобилист, не внесший плату за проезд, будет нести ответственность по закону. На оператора дороги, согласно поправкам, возлагается обязанность обеспечить водителей информацией о том, сколько стоит проезд, как и когда его можно оплатить. Также оператор будет обязан информировать автомобилиста о поступлении и списании средств с электронного счета, а также о появлении задолженности, если денег на проезд не хватило.

Система безбарьерного проезда free-flow, как сообщалось, будет реализована на ЦКАД. «Автодор» уже тестирует эту систему на трассе М-4 «Дон»: тестовый комплект оборудования был размещен на 64 км платной трассы М-4 на рамке автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД). Ввод системы в эксплуатацию был запланирован на IV квартал 2020 года.

В «Автодоре» сообщали, что рамка безбарьерного сбора платы использует три основные технологии: распознавания транспондеров (антенны над каждой полосой и обочинами), видеораспознавания для фиксации проезда транспорта и номеров с подсчетом количества осей, а также лазерные сканеры для определения габаритов. Комбинация технологий с помощью промышленного компьютера, также размещенного на опоре АСУДД, даёт

транзакцию проезда, с которой работает программная часть системы – обрабатывающий данные компьютер.

На ЦКАД планируется установить 12 рамок взимания платы, каждая из которых будет оборудована типовым составом видеокамер, антенн, лазерных датчиков. Информация с этих рамок будет стекаться для обработки в центральную систему.

ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; КАЛИНИНГРАДСКИЙ АВТОГРУЗОВОЙ ТРАНЗИТ ИДЕТ ЧЕРЕЗ БЕЛОРУССИЮ В ОБЫЧНОМ РЕЖИМЕ, НОВШЕСТВА КАСАЮТСЯ ГРУЗОВ ИЗ/ИЛИ ДЛЯ ЛИТВЫ

Автоперевозчики Калининградской области не испытывают проблем при транзите через Белоруссию и Литву, сообщил «Интерфаксу» председатель рабочей группы по автомобильному транспорту общественного совета при Минтрансе РФ Леонид Степанюк.

«На сегодня грузовые автомашины следуют из Калининградской области в Россию и обратно через территорию Белоруссии и Литвы без каких-либо проблем. Прежний порядок не изменился. Новшество есть для автопоездов, которые везут грузы в/из Литвы через Белоруссию», – сказал Степанюк.

По его словам, такие грузы теперь необходимо пломбировать. Стоимость каждой пломбы составляет 25 евро. Однако доля таких «литовских» грузов в общем объеме перевозок калининградских компаний незначительна. На этом маршруте ходят только грузовые машины Литвы и материковой России.

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/kaliningradskiy-avtogruzovoy-tranzit-idet-cherez-belorussiyu-v-obychnom-rezhime-novshestva-kasayutsya-gruzov-iz-ili-dlya-litvy>

ТАСС; 2020.21.09; В СЕВАСТОПОЛЕ НАЧНУТ ВЫДАВАТЬ МАСКИ ПАССАЖИРАМ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Избранный губернатор Севастополя Михаил Развожаев поручил разработать акцию, в рамках которой всем пассажирам городского общественного транспорта при входе будут выдавать обязательные для ношения маски.

«Видимо, все-таки в транспорте приобщить людей к культуре ношения масок можно только раздачей масок на входе. Кажется, по-другому невозможно реализовать. Поэтому надо оценить потребность и стоимость. Хотя бы недельную акцию реализовать, а дальше будем смотреть», – сказал Развожаев в понедельник на аппаратном совещании городского правительства.

Также он поручил департаменту транспорта оценить пассажиропоток, чтобы рассчитать число необходимых масок и объем затрат на акцию, если в каждом транспортном средстве (в Севастополе к общественному транспорту относятся автобусы и маршрутки, троллейбусы и катера) поставить кондуктора или волонтера с масками.

В пятницу на заседании оперативного штаба по ситуации с коронавирусом правительство Севастополя решило вновь сделать обязательным ношение масок в общественном транспорте и закрытых помещениях: объектах торговли, учреждениях культуры и других.

<https://tass.ru/obschestvo/9508025>

НСН; 2020.21.09; СОЮЗ ПАССАЖИРОВ ПРОТИВ БЕСПЛАТНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Председатель Союза пассажиров России рассказал в эфире НСН, на что можно потратить плату за общественный транспорт.

В пресс-центре информационного агентства «Национальная Служба Новостей» прошла пресс-конференция на тему: «Водители заплатят за пассажиров: что готовит нам Минтранс?»

По сообщениям СМИ, **Минтранс** намерен сделать проезд в общественном транспорте бесплатным с 2035 года. По задумке ведомства, это станет возможным за счет автомобилистов, которые с 2025 года начнут платить за проезд по дорогам регионального назначения. Ожидается, что к 2035 году плату начнут взимать за проезд на всех дорогах, включая городские трассы.

Председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков на пресс-конференции в НСН заявил, что в организации «не аплодируют» этой идее. По его словам, пассажир должен иметь возможность голосовать рублем.

«Отнести свои 20-30 рублей маршруточнику или ехать в троллейбусе. Если транспорт будет бесплатным, то пассажир даже этот выбор не сможет сделать и будет очень сложно обеспечивать хорошее качество транспорта», – считает эксперт.

Янков также обратил внимание, что треть населения России живет в сельской местности, в малых городах, где общественного транспорта или нет, или он приходит два раза в неделю. Он отметил, что в случае отмены платы за проезд, транспорт в таких местах может исчезнуть.

«Поэтому у нас другое предложение. Транспорт для пассажира должен остаться недорогим, но платным. А те деньги, которые будут собираться, надо тратить на обновление подвижного состава, капитальные ремонты трамвайных путей, хорошие автобусные остановки и так далее», – добавил он.

Ранее координатор движения «Синие ведерки», автоэксперт Петр Шкуматов назвал в эфире НСН дискриминацией автомобилистов новую стратегию о бесплатном общественном транспорте.

<https://nsn.fm/society/nazvany-prichiny-pochemu-obschestvennyi-transport-ne-stanet-besplatnym>

НСН; 2020.21.09; ИДЕЮ БЕСПЛАТНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ПРИЗНАЛИ АНТИКОНСТИТУЦИОННОЙ

Вице-президент «Движения автомобилистов России» рассказал на пресс-конференции НСН, почему намерение Минздрава противоречит закону.

В пресс-центре информационного агентства «Национальная Служба Новостей» проходит пресс-конференция на тему: «Водители заплатят за пассажиров: что готовит нам **Минтранс?**»

По сообщениям СМИ, **Минтранс** намерен сделать проезд в общественном транспорте бесплатным с 2035 года. По задумке ведомства, это станет возможным за счет автомобилистов, которые с 2025 года начнут платить за проезд по дорогам регионального назначения. Ожидается, что к 2035 году плату начнут взимать за проезд на всех дорогах, включая городские трассы.

Вице-президент «Движения автомобилистов России», адвокат Леонид Ольшанский в эфире НСН назвал такую инициативу антиконституционной.

«Свобода передвижения не может быть ограничена ни шлагбаумами, ни цепями, ни разрешением чиновника, ни необходимостью платить деньги», – напомнил юрист.

Он также отметил, что согласно статье 19 Конституции все равны независимо от материального положения.

«У нас, к сожалению, противопоставляют автомобилистам пешеходов, велосипедистов, пассажиров общественного транспорта, что есть нарушение Конституции. Я не верю, что у нас будет бесплатный транспорт», – резюмировал Ольшанский.

Ранее координатор движения «Синие ведерки», автоэксперт Петр Шкуматов назвал в эфире НСН дискриминацией автомобилистов новую стратегию о бесплатном общественном транспорте.

<https://nsn.fm/society/urist-nazval-antikonstitutsionnym-zhelanie-sdelat-obschestvennyi-transport-besplatnym>

НСН; 2020.21.09; АВТОЭКСПЕРТ ПРЕДРЕК ОБЛОЖЕНИЕ НАЛОГОМ ВЕЛОСИПЕДОВ И САМОКАТОВ

Вице-президент «Движения автомобилистов России», адвокат Леонид Ольшанский рассказал в эфире НСН, почему власти со временем будут облагать налогом любой личный транспорт.

В пресс-центре информационного агентства «Национальная Служба Новостей» прошла пресс-конференция на тему: «Водители заплатят за пассажиров: что готовит нам **Минтранс?**»

По сообщениям СМИ, **Минтранс** намерен сделать проезд в общественном транспорте бесплатным с 2035 года. По задумке ведомства, это станет возможным за счет автомобилистов, которые с 2025 года начнут платить за проезд по дорогам регионального назначения. Ожидается, что к 2035 году плату начнут взимать за проезд на всех дорогах, включая городские трассы.

Вице-президент «Движения автомобилистов России», адвокат Леонид Ольшанский в эфире НСН допустил, что после того, как автомобилисты переседут на велосипеды и самокаты, этот вид транспорта также облажат налогом.

«Велосипед, самокат – это собственность, которая подлежит налогообложению. Не сомневайтесь, что самокат со временем облажат налогом. Вообще госбюджет страны как пополняется? В первую очередь, это налоги и таможенные пошлины. А уже потом торговля оружием», – заявил адвокат.

Ранее депутат Мосгордумы Мария Киселева рассказала о возросшей популярности аренды самокатов. По ее словам, минувшим летом москвичи и гости столицы совершили более миллиона поездок на арендованных самокатах, а это вдвое больше, чем в прошлом сезоне.

<https://nsn.fm/society/olshanskii-predrek-oblozhenie-nalogom-velosipedov-i-samokatov>

BUSINESS FM; 2020.21.09; АГРЕГАТОРЫ ТАКСИ ПРЕДЛОЖИЛИ ИСКЛЮЧИТЬ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ

Крупнейшие онлайн-сервисы по заказу такси подготовили ряд поправок в законопроект о регулировании деятельности отрасли. Они касаются тарифов, цифровых технологий и работы самозанятых водителей

Представители агрегаторов «Везет», Gett, «Яндекс.Такси», «Ситимобил» и «Максим» подготовили поправки к законопроекту о регулировании деятельности такси, сообщает агентство «Прайм» со ссылкой на РИА Новости.

Среди основных требований онлайн-сервисов – исключение возможности госвмешательства в формирование цены за проезд в такси. Кроме того, компании предлагают прописать в законе допуск до перевозок самозанятых водителей и использование цифровых технологий, в частности таких, как дистанционные медосмотры, новые цифровые форматы технического осмотра ТС и электронные путевые листы. Ситуацию комментирует директор по корпоративным отношениям и связям с госорганами группы компаний «Яндекс.Такси» Антон Петраков.

Антон Петраков

директор по корпоративным отношениям и связям с госорганами группы компаний «Яндекс.Такси»

«У нас в стране много водителей, которые работают как индивидуальные предприниматели либо как самозанятые. Последних уже несколько сотен тысяч. Мы предлагаем разрешить им получать разрешение на перевозку пассажиров и приравнять их в возможностях и ответственности к индивидуальным предпринимателям. Самозанятые таксисты самостоятельно платят налоги и полностью отвечают за свою работу. Это особенно важно в кризис, когда люди подрабатывают в такси. Новый закон предлагает устанавливать тахографы для контроля за состоянием водителя. Мы считаем, что более

эффективно было бы расширить список технологических средств. Уже сейчас есть программы в телефонах водителей, специальные камеры и другие устройства, которые контролируют скорость, манеру вождения и внимание таксиста. Обсуждается также введение квот или ограничение количества разрешений, выдаваемых для работы в такси в том или ином регионе. Это крайне плохо скажется на качестве услуг такси. Такси становится дорогим, приезжает долго, а количество нелегального сегмента растет. Точно так же, если ввести регулирование цен, никакого гибкого саморегулирования не будет. Стоимость проезда неоправданно вырастет. И уже есть множество примеров, когда состояние водителя и состояние машины можно проверять удаленно. Дистанционный медицинский осмотр, проверяют температуру или давление, можно также удаленно проверять состояние автомобиля с помощью фотоконтроля. Конечно, никто не предлагает отменять классические способы контроля, но также необходимо постепенно вводить и цифровые меры контроля за этим и другими проблемами».

Регистрация легальных перевозчиков по регионам, которая предусмотрена в нынешнем варианте законопроекта, может отбросить отрасль на несколько лет назад, говорит руководитель **пресс-службы** сервиса «Везет» Зоя Австрийская.

Зоя Австрийская

руководитель **пресс-службы** сервиса «Везет»

«Мы не согласны с требованием регистрировать деятельность служб заказа такси в каждом субъекте Федерации. Мы долго шли по пути централизации юрлиц. Прежде всего, заинтересованная в этом сторона – налоговая инспекция Российской Федерации. Мы потратили много сил и денег, чтобы реорганизовать компанию и избавиться от сотни юрлиц в 120 городах страны, и возврат этих юрлиц для нас – риск потерять прозрачность. То есть налицо коллизия: налоговая – за объединение, Госдума – против. Электронные путевые листы, дистанционные предрейсовые осмотры – это пример грамотного использования технологий в традиционном бизнесе, этого также нет в предложенном документе. А понимание границ ответственности за ДТП – чрезвычайно важная составляющая порядка, и в нынешнем законопроекте мы этого не увидели».

Законопроект о работе отрасли сейчас находится на рассмотрении в Госдуме. Компании совместно с РСПП и «Деловой Россией» создали рабочую группу, члены которой будут делегированы для участия в обсуждении законопроекта на уровне комитета Госдумы по транспорту и строительству. Первый зампреда комитета Госдумы по строительству и законодательству Вячеслав Лысаков считает, что этот законопроект о такси не имеет смысла править.

Вячеслав Лысаков

первый зампреда комитета Госдумы по строительству и законодательству

«Тот текст, который изначально был и который мой коллектив весь прошлый созыв готовил ко второму чтению, искажен до неузнаваемости: из уведомительного законопроект становится разрешительным. На все надо спрашивать разрешения, в любом месте субъект Российской Федерации может перекрыть кислород бизнесу. Бизнес должен отчитываться буквально обо всем, в том числе и сообщать информацию, которая является коммерческой тайной, и так далее. Там нечего исправлять. Единственный способ – это дать возможность спокойно этому тексту умереть. Похоронить его и забыть о нем. Но он тем не менее усилиями комитета из-за амбиций председателя и первого зама пытается этот никуда не годный текст протащить. И сейчас, когда агрегаторы в эту рабочую группу, в которую они вынуждены ходить, посылают некие предложения, это просто потеря времени. Необходимо вернуться к законопроекту, который был внесен коллегами из Совета Федерации. Там и самозанятые, там и цифровизация, и все, все. И над ним надо работать в рамках межфракционной группы. Законопроект в том виде, в котором я его предварительно видел, возлагал на **Минтранс** разработку тарифов. Во-первых, тарифами занимается Федеральная антимонопольная служба, и в **Минтрансе** нет такого количества

специалистов, которые могли бы разработать тарифы для каждого региона. Представьте себе, регионы с разной площадью, разными климатическими условиями, разными ценами, и **Минтранс** здесь вдруг сделает какой-то глобальный документ, нацеленный на каждый регион. Да это глупость в квадрате. На это ни Минэк не согласится, ни ФАС. Но тем не менее в законе это есть, что говорит о его качестве».

В первом чтении законопроект о такси был принят еще в декабре 2018 года. Документ предполагает, в частности, что разрешение на работу водителем такси на конкретном транспортном средстве будет выдаваться на срок не менее пяти лет. Проект также обязывает юрлиц и индивидуальных предпринимателей использовать в качестве такси только машины, допущенные к участию в дорожном движении. Кроме того, общий водительский стаж шоферов должен составлять не менее трех лет.

Последнее заседание комитета по транспорту, где рассматривался закон о такси, состоялось в конце весенней сессии Госдумы, пишет ТАСС. Однако тогда парламентарии не пришли к окончательному решению вопроса о работе в такси самозанятых граждан.

<https://www.bfm.ru/news/453690>

ТАСС; 2020.21.09; БЕСПЛАТНЫЕ АВТОБУСЫ, ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ. ЧТО МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬСЯ В ДОРОЖНОЙ СИСТЕМЕ К 2035 ГОДУ?; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО – ОБ ОТМЕНЕ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА, СХЕМЕ «ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ ПЛАТИТ» И БУДУЩЕМ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

...Неделю назад я написал колонку, посвященную предложениям ряда депутатов – взять и отменить транспортный налог. И заканчивался текст следующим пассажиром: «А я думаю – транспортный налог все-таки придется отменять. Потому что весь мир поэтапно будет переходить на «справедливый» сбор средств на содержание дорог (причем некоторые страны Европы такие системы тестируют)»... Не думал, что продолжение того материала придется писать так быстро, но буквально через пару дней **Минтранс РФ** подготовил и опубликовал проект новой транспортной стратегии. И там, между прочим, есть предложение о внедрении механизма «пользователь платит», согласно которому к 2035 году будет введена платность для всех категорий пользователей автодорог. Кроме того, в проекте была прописана возможность перехода к бесплатному пользованию транспортом общего пользования в городах. Обидно, но мои коллеги в проекте увидели только одну составляющую – мол, «все дороги сделают платными»! Некоторые даже опубликовали информацию о том, что на сайте компании «Платон» якобы появился новый раздел – «легковые автомобили»! («Платон» эту информацию сразу опроверг; смотрел сам – нет такого раздела на сайте, действительно!)

В **Минтрансе** объяснили, что проект транспортной стратегии разрабатывается давно; нынешний вариант был доработан вместе с экспертами из правительства РФ. При этом положения о внедрении механизма «пользователь платит» и возможности перехода к бесплатному пользованию транспортом общего пользования в городских агломерациях присутствовали во всех вариантах проекта. Но обсуждения еще продолжаются, и, по некоторым данным, финальная версия доработанного варианта стратегии будет внесена в правительство в феврале 2021 года.

Чиновники **Минтранса** уверены, что схема «пользователь платит» не только наиболее справедливая, но необходима для стимулирования использования общественного транспорта. При этом появляется возможность сделать проезд в нем бесплатным. Но это потребует разработки механизма для всех категорий автомобилистов. И, по задумке **Минтранса**, примерно с 2025 года будет взиматься плата за проезд коммерческого транспорта по дорогам регионального значения, а к 2035 году – со «всех категорий пользователей дорог», включая городскую дорожную сеть. То есть система «Платон», собирающая деньги за проезд по федеральным дорогам с автомобилями

грузоподъемностью свыше 12 тонн, накроет своими сетями все российские дороги и распространится на весь грузовой транспорт.

Это для начала. А затем (хотя в проекте стратегии пока прямо не написано, станет ли платным проезд на личном автомобиле по всем видам дорог) система станет глобальной. Могу предсказать это практически со 100-процентной вероятностью. Тем более что «внедрение механизма «пользователь платит» поможет финансировать транспортную инфраструктуру и регулировать ее использование как перевозчиками, так и НАСЕЛЕНИЕМ». Так написано в проекте. «В том числе для стимулирования использования транспорта общего пользования и сокращения пользования личным транспортом в крупных городах». Пока же общественный транспорт пользуется меньшей популярностью у жителей России, чем личный, считают в **Минтрансе**. И в прошлом году «продолжилась тенденция оттока пассажиров с общественного транспорта, несмотря на рост привлекательности систем городского пассажирского транспорта и сервисов такси». Тому есть очень простые объяснения. Во-первых, мы еще очень молодая (в автомобильном смысле) нация: возможность купить автомобиль появилась у россиян каких-то двадцать лет назад. Мы просто еще не накатались... И во-вторых, практически у каждой второй семьи есть дача, куда надо добраться с тещей, собачкой и ящиками с рассадой. Общественный транспорт для этого подходит плохо.

Но оставим пока в стороне рассуждения наших чиновников и посмотрим, что происходит в мире.

Ford T как двигатель мировой налоговой системы

Как уверяет директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин, дорожное хозяйство попало в налогово-бюджетную систему по чисто техническим причинам. 110 лет назад, с появлением первого массового автомобиля (того самого черного Ford Model T), в различных штатах США попытались решить задачу – как собрать деньги с автомобилистов за пользование дорогами? Рецепт «заплати у шлагбаума», известный еще за 1000 лет до изобретения автомобиля, был по-прежнему безотказным, но не работал в условиях массовой автомобилизации. И тогда придумали (считается, что в штате Орегон) несложный механизм, действующий до настоящего времени во множестве стран мира, включая Россию.

Этот механизм сводится к включению в цену моторного топлива целевого налога (road money); поступления от него аккумулируются в некоем фонде, а затем используются для финансирования работ по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. В Америке это национальный Highway Trust Fund, учрежденный в 1956 году по закону Federal Aid Highway Act. Он был принят по инициативе президента Эйзенхауэра.

Механизм, придуманный 110 лет назад, при всех своих достоинствах имеет ряд недостатков принципиального плана. Например, налоги может собрать только государство, так что дорожное хозяйство – обычный сегмент реальной экономики – финансируется по строгим бюджетным правилам. Но главный недостаток, по мнению профессора Блинкина, – «беспощадная уравниловка». Вы платите налог в дорожный фонд за каждый литр бензина совершенно независимо от того, где вы ездите: по центральным улицам столичного города, скоростным автомагистралям или же по «убитым» проселкам. А по мере распространения альтернативных видов топлива (например, газомоторного) и электромобилей появился еще более очевидный дефект системы: множество пользователей автомобильных дорог на вполне законных основаниях не платят ничего. Можно, наверное, включить дорожный акциз в цену каждого кубометра метана или киловатт-часа электроэнергии (уверен, многие чиновники уже сегодня ломают голову, как это лучше сделать!), но с приходом цифровой экономики есть способы лучше и проще.

«Сейчас встает вопрос о переходе на механизм Pay-as-you-go-tax (он же E-road pricing, он же «пользователь платит»), то есть о введении вместо налогов в цене бензина и всех прочих повинностей, связанных с использованием дорогами и городскими улицами,

универсальных платежей за километр пробега. Это возможно сделать по дифференцированным ставкам (в зависимости от того, сколько тот или иной автомобиль проехал по той или иной дороге, с какой скоростью). И администрировать процесс с помощью IT-инструментов. Вопрос о таком переходе обсуждался в научных журналах еще 50 лет назад», – объясняет Михаил Блинкин.

В нашу цифровую эпоху такой переход неизбежно случится во всех странах мира, в том числе и у нас. В ряде стран и регионов (например, в американских штатах Орегон и Калифорния, в Люксембурге, Нидерландах, Эстонии) такие пилотные проекты действуют уже несколько лет. Пока что там идет речь о добровольном переходе на такую систему: после установки на автомобиле телематического оборудования платишь за фактический пробег по установленным ставкам и получаешь возврат по налогу, заложенному в цену топлива.

Причем технологическая возможность для такого перехода есть сегодня в любом городе (регионе, стране) с достаточно развитой цифровой средой; к примеру, в Москве это можно сделать хоть сегодня. Да и с точки зрения законодательства механизм «пользователь платит» тоже возможен. Правда, ввести плату за проезд местные власти просто так не могут – закон предусматривает необходимость наличия альтернативных бесплатных дорог. Обойти этот принцип можно, но только при условии, что плата за пользование дорожной сетью конкретного региона или всей страны будет взиматься в рамках уплаты дорожного налога.

Вот, собственно, в чем суть проекта транспортной стратегии, которую разрабатывают в **Минтрансе**. Правда, с точки зрения экономической у такой большой и разнообразной страны есть свои проблемы. Можно с помощью новейших технологий покрыть сеть слежения за транспортом всю территорию Люксембурга или Эстонии, а собранные с водителей деньги направить на содержание общественного транспорта. А у нас?

Посчитали – прослезилась...

В науке о транспортном планировании существуют строгие формулы, которые позволяют рассчитать, сколько денег в виде целевых налогов надо собрать с автовладельцев, чтобы окупить затраты города (региона, страны) на строительство, ремонт и содержание автомобильных дорог. Эти формулы неплохо работают в некоем преуспевающем городе или даже в отдельно взятой небольшой стране, где доходы жителей примерно одинаковые (и, как правило, достаточно высокие). К примеру, во многих землях в Германии сборов хватает не только на дорожное хозяйство, но и на поддержку общественного транспорта.

А у нас пока такое модное нововведение возможно только в некоторых богатых городах-миллионниках с развитой транспортной отраслью. Например, в Москве или Санкт-Петербурге. С помощью механизма «пользователь платит» и пересадки пассажиров на общественный транспорт Дептранс наверняка сможет решить проблему с доступом к городской инфраструктуре, а также улучшить экологическую ситуацию. Ведь сейчас ВРП (валовой региональный продукт) в расчете на каждого москвича – больше 1,4 млн рублей, что почти в 2,5 раза превышает среднероссийский уровень (данные по итогам 2018 года). А вот в Ивановской области – всего 196 тыс. рублей, так что на бесплатный транспорт жителям Шуи пока особенно рассчитывать не приходится...

С другой стороны, самый высокий показатель ВРП на душу населения в нашей стране – в Ненецком автономном округе: почти 7 млн рублей на каждого жителя! Но при их плотности населения (один человек на 4 км²), похоже, общественный транспорт не очень актуален. Для местных куда важнее, кажется, покупка личного, но мощного снегохода...

Так что чем богаче город (регион), тем больше у него шансов перераспределить средства и сделать общественный транспорт целиком или частично бесплатным. Но переходу к этому счастью могут препятствовать соображения социальной справедливости: не все налогоплательщики – пассажиры, не все пассажиры – налогоплательщики. И вообще, понаехали тут в наш город разные, а город-то не резиновый!

Так что в случае перехода на систему «пользователь платит» можно, наверное, организовать более «справедливый» сбор средств на содержание дорог. И отказаться наконец-то от устаревшей системы сбора транспортного налога. Но на покрытие за счет этих денег расходов на содержание бесплатного общественного транспорта средств на все города не хватит. Увы.

Тем более что, похоже, «век Форда», когда считалось, что в каждой семье должен быть как минимум один автомобиль, подходит к концу. Уровень автомобилизации населения городов Европы непрерывно рос – примерно до конца прошлого века. А потом стал мало-помалу снижаться: ныне в моде все больше разные виды каршеринга и прочие городские средства индивидуальной мобильности. Увы, похоже, и нас (во всяком случае, в крупных мегаполисах) начинают «накрывать» модные европейские тенденции. Или начнут – в самое ближайшее время. Так что плательщиков дорожных налогов (что по старой схеме, что по новой!) будет явно недостаточно для того, чтобы выделить часть «дорожных денег» на нужды «бесплатного общественного транспорта».

И, по мнению профессора Блинкина, до 2035 года переход на принцип «пользователь платит» состоится практически наверняка. В то время как «бесплатный общественный транспорт» в большинстве регионов страны останется утопией.

Сегодня, по данным Росстата, на 100 тыс. жителей страны приходится 114 автобусов. И 315 легковых автомобилей на каждую тысячу жителей. Согласно проекту стратегии, транспортная подвижность населения на общественном транспорте (пассажиры-километры на одного человека в год) должна увеличиться с 4,05 тыс. км (по итогам 2018 года) до 6 тыс. км в 2035-м. Полностью через 15 лет должны исчезнуть аварийно-опасные места на дорогах, а также должен быть достигнут нулевой уровень смертности в ДТП.

<https://tass.ru/opinions/9507625>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕНА АНИСИМОВА; 2020.21.09; РОССИЙСКИЕ АГРЕГАТОРЫ ПОДГОТОВИЛИ ЗАМЕЧАНИЯ К ЗАКОНОПРОЕКТУ О ТАКСИ

Крупнейшие российские агрегаторы такси предложили прописать в законе использование цифровых технологий и допуск до перевозок самозанятых водителей. Об этом сообщает ТАСС.

С такими предложениями по законодательному регулированию рынка пассажирских перевозок выступили крупнейшие агрегаторы такси в России – они выработали общие подходы к регулированию рынка такси и подготовили замечания к законопроекту о данной отрасли.

Отмечается, что компании совместно с Российским союзом промышленников и предпринимателей (РСПП) и «Деловой Россией» создали рабочую группу. Её члены будут участвовать в обсуждении проекта закона на уровне Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству.

Члены этой рабочей группы предложили меры, которые должны быть отражены в указанном законопроекте. По их мнению, в документе необходимо предусмотреть возможность работы в такси самозанятым, которые получили разрешение на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров и багажа легковым такси.

Кроме того, в рабочей группе считают, что в проекте необходимо предусмотреть возможность использования для фиксации параметров поездки, а также контроля состояния транспортного средства и водителя программного обеспечения для смартфонов или бортовых систем автомобиля, обладающего всем необходимым функционалом.

Вместе с тем крупнейшие российские агрегаторы видят необходимость отказаться от введения ограничений на количество транспортных средств, которые используют для осуществления перевозок, в регионах. Они также предлагают исключить возможность ограничения рыночного ценообразования, «введения любых механизмов, допускающих введение регулируемых тарифов на услуги по таксомоторным перевозкам».

В свою очередь, требование о получении разрешения сервисом онлайн-заказа такси для начала работы в каждом субъекте считают чрезмерным. Более того, они уверены в необходимости использования цифровых технологий в сфере таксомоторных перевозок.

«Считаем важным закрепить возможность использования участниками рынка цифровых технологий для контроля состояния водителя, ТС, ведения путевых листов (дистанционные медицинские осмотры, новые цифровые форматы технического осмотра ТС, электронные путевые листы и другие)», – говорится в тексте протокола.

Как сообщает издание, агрегаторы озабочены тем, что изначально предложенные в документе подходы и принципы регулирования отрасли потеряли актуальность. По их мнению, они также не учитывают цифровизацию рынка и тенденции развития отрасли.

В первом чтении законопроект о такси был принят ещё в декабре 2018 года. Документ предполагает, в частности, что разрешение на работу водителем такси на конкретном транспортном средстве будет выдаваться на срок не менее 5 лет. Проект также обязывает юрлиц и индивидуальных предпринимателей использовать в качестве такси только машины, допущенные к участию в дорожном движении. Кроме того, общий водительский стаж шофёров должен составлять не менее трёх лет.

Последнее заседание комитета по транспорту, где рассматривался закон о такси, состоялось в конце весенней сессии Государственной Думы. Однако тогда парламентарии не пришли к окончательному решению вопроса о работе в такси самозанятых граждан.

Ранее руководитель фракции «Единая Россия» Сергей Неверов заявил, что осенью планируется внесение отдельного согласованного проекта закона, либо блока поправок к уже внесённой инициативе по регулированию работы такси.

<https://www.pnp.ru/social/rossiyskie-agregatory-podgotovili-zamechaniya-k-zakonoproektu-o-taksi.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК БЛИЗКИ К РАЗВЯЗКЕ; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2020.22.09; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ВОЛОКОЛАМСКОГО ШОССЕ С МКАД ЗАВЕРШИТСЯ ДО КОНЦА ГОДА

Реконструкция транспортной развязки Волоколамского шоссе с Московской кольцевой автодорогой завершится до конца текущего года. К такому выводу пришел вчера мэр города Сергей Собянин, осмотрев ход работ на пересечении двух магистралей с насыщенным трафиком. Глава города рассказал:

– Заканчивается реконструкция восемнадцатой развязки на МКАД. Здесь строятся три новых эстакады и две реконструируются, чтобы увеличить число полос движения до восьми. Расширится и прилегающая улично-дорожная сеть. Проект масштабный, но подрядчики работают неплохо, и я надеюсь, что уже в конце этого года развязка будет открыта.

Напомню, речь идет об одном из наиболее загруженных транспортных узлов Москвы, в котором пересекаются интенсивные транспортные потоки на МКАД, Волоколамском и Пятницком шоссе. Из-за недостаточной пропускной способности в этом месте образуются хронические пробки, существенно затрудняющие как въезд, так и выезд из города, а также транзитное движение по Кольцевой автодороге. Осложняет дорожную ситуацию и то, что шестиполосное Волоколамское шоссе за МКАД сужается до четырех полос.

Строительство здесь транспортной развязки – часть комплексной реконструкции этой вылетной магистрали. Первым шагом к улучшению движения на Волоколамке стало возведение крупнейшего в Москве Алабяно-Балтийского тоннеля в составе Северо-Западной хорды. Заложенный еще в 2006 году, полностью он открылся в 2015 году. Реконструкцию шоссе разделили на семь этапов. На пяти из них работы завершены.

В настоящее время продолжают работы по реконструкции участка шоссе от МКАД до реки Сходни и развязки на пересечении с МКАД. Цель их заменить устаревшую развязку на современную многоуровневую с направленными съездами большей пропускной

способности. Всего будет построено 7,7 км дорог, включая реконструкцию двух существующих и сооружение трех новых эстакад.

Существующие эстакады на внутренней стороне МКАД над Волоколамским шоссе и путями МЦД-2 расширят до восьми полос движения в одном направлении. Новые эстакады-съезды обеспечат комфортный выезд с внешней стороны МКАД на Волоколамское шоссе в центр и в сторону области. Для разворота с внутренней на внешнюю сторону Кольцевой автодороги возведут двухполосную эстакаду. Основной ход шоссе на пересечении с МКАД расширят с трех до пяти полос движения в каждом направлении. Боковые проезды, которые появятся с внутренней и внешней стороны кольца, а также вдоль Волоколамки по направлению в центр, исключат пересечение потоков и сделают движение более безопасным.

Реконструкция развязки увеличит пропускную способность северо-западного участка МКАД, Волоколамского, Пятницкого и Путиловского шоссе, а также Трикотажного проезда. Благодаря этому улучшится транспортная доступность районов Митино, Строгино, Южное и Северное Тушино, Щукино, Покровское-Стрешнево, а также Красногорска, в которых проживают порядка миллиона человек. Быстрее и комфортнее станет путь до Зеленограда по Пятницкому шоссе. А уменьшение заторов на Кольцевой принесет пользу миллионам пассажиров общественного транспорта и автомобилистов, которые пользуются северо-западным участком магистрали.

<https://rg.ru/2020/09/21/reg-cfo/rekonstrukciia-razviazki-voKolamnskogo-shosse-i-mkad-zavershitsia-do-konca-goda.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ОЛЕГ КОРЯКИН, НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА, ИРИНА ШТЕРМАН, АНДРЕЙ ЧУГУНОВ; 2020.22.09; АВТО НА УДАЛЕНКЕ; КАК В ГОРОДАХ РОССИИ ПРОБИВАЮТ ПРОБКИ НА ДОРОГАХ

Во вторник проходит Всемирный день без автомобиля. Традиционно автомобилистов призывают хотя бы сутки не пользоваться личными машинами.

Цель акции – показать, как можно снизить пробки на дорогах и оздоровить экологическую ситуацию в городах. Правда, завтра все вернется на круги своя. Корреспонденты «Российской газеты» выяснили, как реально сегодня решают проблему дорожных пробок в городах России.

Пересадят на трамвай

Новосибирцы в часы-пик проводят в пробках больше часа, а летом до дачи можно ехать весь вечер.

Но теперь у города есть понимание, куда и как двигаться. Одним из приоритетов станет развитие общественного транспорта. Принята комплексная схема организации транспортного обслуживания и дорожного движения до 2034 года. Об этом «РГ» рассказал заместитель руководителя управления пассажирских перевозок мэрии Михаил Никулин. Власти города делают ставку на развитие трамвая и городской железной дороги. А также автобусного и троллейбусного движения по выделенным полосам. Михаил Никулин убежден: развитие только улично-дорожной сети не спасет от пробок. Да и денег потребуется больше.

«Если строишь многоуровневую развязку и расширяешь дорогу, – поясняет он, – то повышаешь пропускную способность в локальном месте. А пробка перемещается на другой перекресток. Поэтому развязки нужно делать на каждом перекрестке. А в среднем их строительство обходится в 4-6 миллиардов рублей». Поэтому, резюмирует Никулин, заниматься только адаптацией улично-дорожной сети для возрастающего автопотока – путь в никуда. Необходимо как можно больше горожан пересадить на общественный транспорт.

И это уже удалось сделать в Казани. Здесь давно занимаются развитием электротранспорта. К примеру, в этом году после открытия участка Большого Казанского кольца трамвай N 5 перевозит уже не 25 тысяч людей в день, а более 30 тысяч.

Объехать и припарковать

В Иркутске на первое место поставили другое направление. Здесь намерены создавать новые точки социально-деловой активности в разных районах города, рассказали «РГ» в мэрии. Это снимет напряженность в исторической части Иркутска.

Второе направление – создать единую транспортно-логистическую сеть с муниципалитетами, граничащими с Иркутском. И интегрировать ее в федеральную и региональную системы. Строить обходы, которые создадут кольцевую автодорогу вокруг Иркутска.

«Самые главные пробки образуются на основных магистралях и на въездах в город. Вот там очень нужны дублеры, развязки, широкие дороги», – согласен с иркутскими коллегами депутат Законодательного собрания Нижегородской области Юрий Лебедев.

Отдельный разговор – центр города: здесь улицы Нижнего Новгорода можно расширить только за счет строений. «А многие из них – объекты культурного наследия, их не снесешь. Поэтому предпочтение надо отдать парковкам», – уверен депутат. И платные парковки в историческом центре начали появляться лет пять назад. Сейчас процесс ускоряется. В этом году администрация города заключила концессионное соглашение по обустройству 5,3 тысячи парковочных мест.

Главное, правильно рулить

Обратить внимание на опыт столицы предлагает Рамиль Хайруллин, представитель Федерации автовладельцев России в Казани. Это может показаться странным, ведь в Москве тоже есть пробки, и часто очень серьезные. Но там есть эффективный метод, который поможет другим городам, и Казани в первую очередь, уверен Рамиль.

«В столице, – говорит он, – очень часто меняют схемы движения, чтобы смоделировать ситуации и понять, как лучше. У нас есть Центр организации движения с прекрасным оборудованием, который мог бы этим заняться. В Казани схемы десятилетиями не меняются».

Как выяснилось, есть чему поучиться и у Казани. Здесь работает адаптивная система управления дорожным движением 5-го поколения, рассказал глава комитета по транспорту исполкома Казани Айдар Абдулхаков. Это позволяет организовать движение в режиме «зеленая волна» и обеспечить приоритетный проезд автобусов.

«Мы отменили левые повороты на магистральных улицах, – перечисляет чиновник, – ограничили въезд грузовиков в центр. Выделили полосы для общественного транспорта, создали парковки». В комплексе все это увеличило пропускную способность основных дорог на 18 процентов. И время проезда на них сократилось на 5-10 минут.

Впереди – строительство 356 километров новых улиц и дорог. Тогда средняя скорость в городе вырастет с 22 километров в час до почти 27 километров.

<https://rg.ru/2020/09/22/kak-v-gorodah-rossii-probivaiut-probki-na-dorogah.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.21.09; РЖД ВОЗОБНОВИЛО ЕЖЕДНЕВНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КАЛИНИНГРАДОМ И МОСКВОЙ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) с 30 сентября вновь сделает ежедневным маршрут Калининград – Москва. Об этом в понедельник, 21 сентября, сообщается на официальном сайте перевозчика.

«С 30 сентября фирменный поезд «Янтарь» № 30/29 Калининград – Москва вновь будет курсировать в ежедневном режиме», – говорится в пресс-релизе.

Кроме того, в сообщении с Калининградом также курсируют поезда № 80/79 Калининград – Санкт-Петербург и № 359/360 Адлер – Калининград. Они следуют транзитом через территорию Литвы и Белоруссии, однако на литовских и белорусских станциях

предусмотрены только технические остановки, посадка и высадка пассажиров не производятся.

Также согласно договоренностям с МИД Литвы в поездах, курсирующих в сообщении с Калининградом, могут одновременно путешествовать до 200 пассажиров. При этом транзитный проезд разрешается только при наличии упрощенного транзитного документа для железнодорожного транспорта, а поездки через территорию Литвы по шенгенской визе или упрощенному транзитному документу запрещены.

В РЖД уточнили, что на пограничном контроле на железнодорожных пунктах Литвы допустят через территорию республики только тех россиян, кто заранее заполнил в электронном виде анкету на сайте Генконсульства республики в Калининграде, распечатал документ и подписал.

Компания напомнила, что для защиты здоровья пассажиров и сотрудников в поездах соблюдается комплекс санитарных мер. Перед выходом в рейс вагоны проходят обязательную дезинфекцию, а также во время следования в поезде проводится уборка с применением специальных обеззараживающих средств. После отправления состава в рейс проводится обязательная бесконтактная термометрия всех пассажиров. Также в вагонах можно приобрести средства индивидуальной защиты (маски, перчатки, антисептические средства и т.п.).

7 августа глава правительства России **Михаил Мишустин** распорядился восстановить пассажирское железнодорожное сообщение с Калининградом. За несколько дней до этого в правительстве Калининградской области заявили, что ожидают ажиотажный спрос на билеты после восстановления сообщения, пишет «Газета.ру».

В начале апреля на фоне распространения коронавируса РЖД временно отменило поезда между городами России и Калининградом, следующие транзитом через Белоруссию и Литву.

<https://iz.ru/1063345/2020-09-21/rzhd-vozobnovilo-ezhednevnoe-soobshchenie-mezhdu-kaliningradom-i-moskvoi>

РАДИО СПУТНИК; 2020.21.09; ГЛАВА ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ РАССКАЗАЛ, ЧЕГО ЕЙ СТОИЛА ПОТЕРЯ ГРУЗОВ ИЗ РФ

Латвийская железная дорога в ближайшие годы планирует немного увеличить объем грузоперевозок, но показателей прежних лет не достигнет, заявил председатель правления предприятия Марис Клейнбергс, передает Baltic Course.

По его словам, в этом году Latvijas dzelzceļš приходится считаться со спадом объема грузоперевозок, поэтому компания сделала упор на снижении издержек, поиске новых рынков и привлечении клиентов.

«В этом году планируем перевезти примерно 25 миллионов тонн грузов, это примерно в два раза меньше по сравнению с предыдущим годом. В ближайшие годы мы планируем небольшой рост. Но он действительно небольшой, я не вижу возможности заместить объемы грузов из России, которые мы потеряли», – сказал Клейнбергс.

Он добавил, что главная причина падения грузопотока – это перенаправление Россией грузов в собственные порты. В прежние годы эти грузы составляли до 70% грузов, перевезенных по латвийской железной дороге. Падение произошло за счет снижения объема перевозок нефти, нефтепродуктов и каменного угля.

«Спад объема грузоперевозок произошел по нескольким причинам, но главная заключается в том, что все больше угля перегружается на терминалах в порту Усть-Луги», – сказал Клейнбергс. Он отметил, что нужно учитывать, что прошлая зима выдалась достаточно теплой, что снизило спрос на уголь в Европе, кроме того, многие страны ЕС снизили генерацию электро- и теплоэнергии энергии на угольных ТЭЦ и ТЭС, замещая уголь другими, более экологичными, видами топлива, в частности газом.

Также влияние на снижение грузоперевозок по латвийской железной дороге оказала пандемия COVID-19.

На фоне падения грузоперевозок Латвийская железная дорога разработала новую бизнес-модель, которая должна помочь компании выйти из кризиса. Новая бизнес-модель LDz предполагает расширение спектра оказываемых услуг путем включения в него морских и автомобильных экспедиторских услуг, а также услуг терминалов и складов.

Латвийская железная дорога также пересмотрела возможности реализации планируемых и начатых проектов, финансируемых из структурных фондов ЕС. Компания решила отказаться от реализации проекта электрификации железной дороги. Его планировалось осуществить в связке с проектом развития парка приема станции Даугавпилс и подъездных путей к нему.

Также Латвийская железная дорога до конца этого года будет вынуждена уволить 1500 сотрудников, что составляет примерно 24% всех работников. К настоящему моменту уволены уже около тысячи сотрудников.

Кроме того, LDz избавляется от ненужной недвижимости и непрофильных активов.

Для поддержания финансового равновесия компании кабмин в июле одобрил увеличение основного капитала Latvijas dzelzceļš в размере 32 422 016 евро, компенсацию расходов предприятия на обеспечение железнодорожных пассажирских перевозок в размере 14 225 226 евро и авансовый платеж финансового баланса в размере 13 011 000 евро.

<https://m.lv.sputniknews.ru/economy/20200918/14383787/Glava-Latviyskoy-zheleznoy-dorogi-rasskazal-cheho-ey-stoila-poterya-gruzov-iz-RF.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; FESCO ЗАПУСКАЕТ НОВУЮ МОРСКУЮ КОНТЕЙНЕРНУЮ ЛИНИЮ НА ЧУКОТКУ ИЗ ПОРТОВ КИТАЯ И США

Транспортная группа FESCO (базовая компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH)) в понедельник объявила о запуске новой морской контейнерной линии FESCO Arctic Line, которая соединит порты Чукотского автономного округа Providentia и Pevek с портами Китая и США.

В сообщении группы говорится, что сервис будет работать по маршрутам Циндао (Китай) – Тайцан (Китай) – Providentia – Pevek и Эверетт (США) – Providentia – Pevek.

Также возможны судозаходы в порты Владивосток и Восточный.

Перевозки будут выполняться многоцелевыми судами ледового класса «ФЕСКО Улисс» и «ФЕСКО Парис», с июля по октябрь включительно.

FESCO Arctic Line дополнит уже существующий сервис группы «ФЕСКО Анадырь Директ Лайн» (ФАДЛ), связывающий порт Владивостока с портами Чукотки – Анадырь и Эгвекино. В рамках сервиса ФАДЛ осуществляются регулярные перевозки грузов в сухих, рефрижераторных контейнерах, следующих как в межпортовом, так и в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, а также генеральных грузов.

ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; «РОСМОРПОРТ» ПЛАНИРУЕТ ДО КОНЦА ГОДА ВОЗОБНОВИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА В ПИОНЕРСКОМ

ФГУП «Росморпорт» рассчитывает, что работы по консервации строящегося терминала в порту Пионерского завершатся в ноябре, до конца года возобновится его строительство, сообщает **пресс-служба** ведомства.

«В настоящее время завершаются работы по сохранению ранее возведенных строительных конструкций международного морского терминала в морском порту города Пионерский. Завершение работ планируется в ноябре текущего года», – говорится в пресс-релизе.

В связи с этим «Росморпорт» готовит конкурсную документацию для продолжения строительства терминала. Планируется, что конкурс будет объявлен в начале IV квартала.

Также ожидается, что строительные работы в порту после прохождения всех необходимых процедур и заключения госконтракта будут возобновлены до конца текущего года.

Финансирование инвесторской составляющей проекта по созданию здания морского вокзала предусматривается за счет средств «Росморпорта». Проектная документация проходит корректировку, заключает **пресс-служба**.

Ранее сообщалось, что работы по консервации недостроенных гидротехнических сооружений международного морского терминала в Пионерском ведет АО «Стройтрансгаз».

«Росморпорт» в ноябре 2019 года расторг контракт с ООО «Больверк», которое являлось подрядчиком строительства круизного терминала в Пионерском. В начале декабря было возбуждено уголовное дело в отношении руководства, которое подозревается в хищении 1,6 млрд рублей.

Общая готовность объектов портовой инфраструктуры терминала на сегодня составляет 27,66 % от предусмотренного контрактом объема работ.

В июне 2020 года «Росморпорт» заключил контракт с ООО «ГТ Север» на корректировку проекта строительства терминала в Пионерском. Срок выполнения работ – 10 месяцев с момента заключения контракта.

В материалах этого конкурса отмечено, что стоимость строительства порта на сегодняшний момент составляет 8,612 млрд рублей. Прежняя цена была – 7,3 млрд рублей.

Строительство терминала в Пионерском было начато 1 февраля 2018 года. В ноябре 2017 года по итогам конкурса с ограниченным участием ФГУП «Росморпорт» определило ООО «Больверк» генподрядчиком строительства. В ноябре 2019 года контракт с ООО «Больверк» был расторгнут. В начале декабря было возбуждено уголовное дело в отношении руководства, которое подозревается в хищении 1,6 млрд рублей.

Предполагается, что новый морской терминал сможет принимать порядка 225 тыс. круизных и 80 тыс. паромных пассажиров в год. Проектная мощность терминала предусматривает обработку 80 тыс. единиц накатных грузов при 312 судозаходах паромов в год. Первые круизные суда в Пионерский должны были зайти летом 2020 года.

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/rosmorport-planiruet-do-konca-goda-voznovostroitelstvo-mezhdunarodnogo-morskogo-terminala-v-pionerskom>

ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; БЕЛОРУССИЯ РАССЧИТЫВАЕТ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С РФ С 1 ОКТЯБРЯ – МИНТРАНС

Авиационные администрации Белоруссии и России завершают согласование направлений и частоты авиарейсов из Минска в города РФ, возобновление авиасообщения ожидается с 1 октября, сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** белорусского Минтранса.

«Наши авиационные администрации сейчас прорабатывают и согласовывают вопросы возобновления авиасообщения между двумя странами, направлений и частоты рейсов. Возобновление авиасообщения – это вопрос ближайших дней. Предварительно, с белорусской стороны авиасообщение возобновится с 1 октября, мы рассчитываем на это», – сказал представитель **пресс-службы**.

Между тем, в крупнейшей белорусской авиакомпании «Белавиа» «Интерфаксу» сообщили, что пока не получили от авиавластей России разрешение для возобновления своих рейсов в города РФ.

«Восстановление полетов зависит от разрешения со стороны авиационных властей Российской Федерации. Пока такого разрешения у «Белавиа» нет, авиасообщение на сегодняшний день приостановлено по 30 сентября», – сказал представитель компании.

В расписании рейсов на сайте «Белавиа» размещена информация о шести рейсах в Москву с 1 по 24 октября 2020 года, открыта продажа билетов на эти рейсы.

Как сообщалось, ранее **пресс-служба** правительства РФ сообщила, что Россия возобновляет авиасообщение с Белоруссией с 21 сентября, полеты в Минск будут выполняться с периодичностью один раз в неделю. «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) открыл на своем сайте продажу билетов из Москвы в Минск с 26 сентября.

Ранее «Белавиа» продлила приостановку рейсов в Москву, Санкт-Петербург, Калининград, Краснодар, Сочи и Ростов-на-Дону до 30 сентября, в Воронеж, Казань, Нижний Новгород – до 24 октября.

ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; КИРГИЗСКАЯ AVIA TRAFFIC С 25 СЕНТЯБРЯ ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ

Киргизская Avia Traffic Company планирует с 25 сентября возобновить регулярные полеты из Киргизии в Россию, сообщает киргизский штаб по борьбе с коронавирусной инфекцией.

По его данным, на первом этапе Avia Traffic Company будет выполнять рейс по маршруту Бишкек-Москва-Бишкек один раз в неделю, по пятницам.

Правительство РФ ранее сообщило о возобновлении авиасообщения с Бишкеком с 21 сентября. Полеты разрешены с периодичностью раз в неделю с каждой стороны. Из России перевозки будет совершать «Аэрофлот». По данным системы бронирования компании, рейсы в столицу Киргизии возобновятся с 23 сентября и будут выполняться четыре раза в неделю.

ПРАЙМ; 2020.21.09; ПЕРВЫЙ РЕЙС ИЗ КАЗАХСТАНА В РОССИЮ ЗАПЛАНИРОВАН НА 23 СЕНТЯБРЯ

Первый рейс из Казахстана в РФ после решения о возобновлении регулярного авиасообщения запланирован на 23 сентября, сообщили РИА Новости в понедельник в **пресс-службе** министерства индустрии и инфраструктурного развития республики.

«Аэрофлот» планирует 27 сентября вылететь из Нур-Султана в Москву, «Эйр Астана» – 23 сентября», – сообщили РИА Новости в **пресс-службе**.

<https://1prime.ru/business/20200921/832049770.html>

ПРАЙМ; 2020.21.09; «ЮТЭЙР» ЗАПРОСИЛ ДОПУСК НА ПОЛЕТЫ В ТАНЗАНИЮ

Авиакомпания «Ютэйр» запросила у **Росавиации** допуск на полеты на остров Занзибар, принадлежащий Танзании, следует из материалов ведомства к заседанию Межведомственной комиссии по допуску авиакомпаний к воздушным перевозкам.

Так, согласно материалам, «Ютэйр» хочет летать из Москвы на Занзибар три раза в неделю.

Сейчас в РФ перевозчиков, имеющих допуск на этом направлении, нет.

Авиакомпания в конце июля сообщала, что рассматривает возможность организации авиасообщения с Танзанией.

<https://1prime.ru/tourism/20200921/832049565.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.21.09; ЕЩЕ ОДНА СТРАНА ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

Власти Колумбии планируют возобновить международное авиасообщение с 21 сентября, сообщает Lonely Planet.

При этом морские и сухопутные границы страны предполагается пока держать закрытыми.

Министр транспорта Анджела Мария Ороско заявила, что первые рейсы соединят колумбийские города с США, Мексикой, Доминиканой, Бразилией, Эквадором, Боливией и Гватемалой.

По прибытии пассажиры должны будут предъявить справки с отрицательным результатом теста на коронавирус.

Колумбия с 1 сентября, после шести месяцев жесткой изоляции из-за пандемии COVID-19, начала отменять некоторые ограничения. Аэропорт Боготы стал принимать внутренние рейсы, было разрешено проведение массовых мероприятий, например, велопробегов.

Официальные лица заявляют, что государство прошло пик заболеваемости, но чрезвычайная ситуация будет действовать до 1 ноября. К примеру, для минимизации контактов между гражданами на некоторых предприятиях Боготы была введена четырехдневная рабочая неделя. Рестораны открыты с четверга по воскресенье и работают с загрузкой в 25 процентов от докарантинной.

Пляжи планируется открывать постепенно, в течение нескольких недель. Отдыхающие там должны соблюдать социальную дистанцию.

<https://ria.ru/20200921/aviasoobschenie-1577550729.html>

ТАСС; 2020.21.09; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ПЕРВЫМ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ УСТАНОВИЛ ДЕЗИНФИЦИРУЮЩИЙ КОРИДОР

Международный аэропорт Владивостока первым на Дальнем Востоке установил дезинфицирующий коридор для защиты пассажиров и работников от заражения инфекционными заболеваниями, сообщает в понедельник **пресс-служба** аэропорта.

«Международный аэропорт Владивосток первый среди аэропортов ДФО установил дезинфицирующий коридор для обеззараживания одежды, обуви, кожного покрова, багажа и ручной клади пассажиров. Оборудование позволит усилить меры безопасности по предупреждению распространения инфекционных заболеваний», – говорится в сообщении.

Новое оборудование в автоматическом режиме дезинфицирует до 99% вирусов и бактерий. Пропускная способность коридора – до 360 человек в час, а продолжительность обработки одного человека – 10-20 сек. «Жидкость, применяемая в качестве дезинфицирующего средства, – это природный антисептик, обладающий антибактериальным и противовирусным действием. Кроме того, входящие в состав компоненты при накопительном эффекте улучшают иммунитет человека», – уточняется в сообщении.

Кроме этого, в аэропорту продолжает действовать масочный режим, установили тепловизоры, регулярно дезинфицируются помещения, усилили контроль за местами торговли и питания на территории терминала. Все работники проходят термометрию.

<https://tass.ru/obschestvo/9507531>

ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; АЭРОФЛОТ ОФИЦИАЛЬНО ОБЪЯВИЛ О НАЧАЛЕ ДОПЭМИССИИ, ОРГАНИЗАТОР – «ВТБ КАПИТАЛ»

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) официально объявил о начале допэмиссии по открытой подписке до 1,7 млрд акций.

«ПАО «Аэрофлот» объявляет о начале процесса по увеличению уставного капитала компании путем размещения до 1,7 млрд новых обыкновенных акций. Окончательное количество акций, размещаемых в рамках предложения, цена за акцию и общий объем привлеченных по итогам предложения средств будут определены в ходе предложения и объявлены в установленном порядке», – говорится в сообщении компании.

Нынешние акционеры, зарегистрированные в реестре по состоянию на 17 августа, могут осуществить преимущественное право приобретения акций с сегодняшнего дня и до 1 октября включительно. Срок оплаты будет объявлен после утверждения советом директоров цены за акцию, сказано в сообщении.

В качестве единственного глобального координатора и букраннера SPO выступает «ВТБ Капитал». Международный юридический консультант по сделке – White & Case LLP.

«Мы считаем, что открытая сделка на рыночных условиях – это лучший вариант, при котором акционеры смогут принять активное участие в трансформации и последующем росте авиакомпаний группы «Аэрофлот», – сказал генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев, которого цитирует **пресс-служба**.

Допэмиссию до 1,7 млрд акций ранее одобрили акционеры «Аэрофлота», ЦБ зарегистрировал проспект допвыпуска на прошлой неделе. Привлечение средств через SPO направлено на «повышение ликвидности и финансовой устойчивости группы, а также на поддержку восстановления операционной деятельности до докризисного уровня», сообщила компания, имея в виду кризис, связанный с пандемией COVID-19.

Бумаги будут размещаться по открытой подписке, при этом, согласно распоряжению правительства, по итогам размещения доля государства в «Аэрофлоте» должна быть не меньше нынешних 51,17% (держатель пакета – Росимущество). Получается, что государство должно выкупить чуть больше половины допэмиссии. Акции будут оплачены средствами ФНБ, сообщил глава Минфина РФ Антон Силуанов. «Планируем посмотреть, как рынок отреагирует на допэмиссию, насколько будут готовы инвесторы участвовать в этой допэмиссии, и, соответственно, тоже разместим необходимый объем нашего ресурса. На это предусматривается использовать средства ФНБ», – говорил Силуанов.

О возможности инвестиций в «Аэрофлот» также заявляли подконтрольные государству ВТБ (МОЕХ: VTBR), Российский фонд прямых инвестиций и Промсвязьбанк (МОЕХ: PSKB). Замгендиректора «Аэрофлота» Андрей Чиханчин говорил, что «технически возможна допэмиссия до 1,7 млрд акций, но это не означает, что мы разместим все эти акции». Аналитики считают, что для привлечения к SPO частных инвесторов «Аэрофлоту» придется предложить цену с хорошим дисконтом к рынку. Под конец торговой сессии в прошлую пятницу акции «Аэрофлота» на «Московской бирже» (МОЕХ: MOEX) стоили чуть более 80 руб., капитализация была на уровне 90,7 млрд руб.

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

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

ИНТЕРФАКС; 2020.21.09; «ИРАЭРО» ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ НОВОГО УРЕНГОЯ В САРАТОВ, НИЖНИЙ НОВГОРОД, БЕЛГОРОД И ВОРОНЕЖ

Авиакомпания «ИрАэро» с конца сентября открывает рейсы из Нового Уренгоя по четырем новым направлениям, сообщает **пресс-служба** авиакомпании.

Так, с 29 сентября дважды в неделю, по вторникам и пятницам, будут выполняться рейсы в Саратов, раз в неделю, по вторникам, – в Нижний Новгород.

Со 2 октября запланированы рейсы по пятницам и воскресеньям в Белгород, с 3 октября – по вторникам в Воронеж.

Полеты планируется осуществлять на воздушных судах Sukhoi Superjet 100.

Всего в маршрутной сети аэропорта Новый Уренгой на данный момент 19 регулярных пассажирских направлений, которые обслуживает девять авиакомпаний. Ранее прямые регулярные рейсы в Саратов, Воронеж и Белгород из Нового Уренгоя не выполнялись. В Нижний Новгород зимой 2018-2019 годов летала авиакомпания UVT Aero.

[Вернуться в оглавление](#)