



Ежедневный мониторинг СМИ

24 СЕНТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА БОНДАРЕНКО; 2020.24.09; ТРУТНЕВ РАСКАЗАЛ О ВЫПОЛНЕНИИ ПОРУЧЕНИЙ МИШУСТИНА ПО ДАЛЬНОМУ ВОСТОКУ	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.23.09; ПОЛЕТЕЛИ!; С 21 СЕНТЯБРЯ ВОЗОБНОВЛЕНО ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛАРУСЬЮ.....	5
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.24.09; ЕСТЬ БЕСКОНТАКТ; ГОСДУМА УТВЕРДИЛА ПРАВИЛА FREE-FLOW НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ	6
НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ СЕРГЕЕВ; 2020.23.09; ПЛАТУ ЗА ДОРОГИ БУДУТ БРАТЬ С ОТСРОЧКОЙ	7
НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА АФАНАСЬЕВА; 2020.23.09; ТАМАНСКИЙ ПРОЕКТ: РОССИЯ ПОЛУЧИЛА УНИКАЛЬНЫЙ ПОРТ НА ЧЕРНОМ МОРЕ.....	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ; ЮРИЙ ГЕНЬ, ВЛАДИМИР АНОСОВ; 2020.24.09; БЕЗ ШУМА И ПЫЛИ; В РОССИИ ВВЕДУТ ЗАПРЕТ НА ОТКРЫТУЮ ПЕРЕВАЛКУ ВРЕДНЫХ ГРУЗОВ В ПОРТАХ И НА РЕЙДАХ.....	10
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.23.09; УГОЛЬ ПОВЕЗУТ ТОЛЬКО В ЧИСТЫЕ ПОРТЫ; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ ПОСТАВИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СКИДКИ В ЗАВИСИМОСТЬ ОТ ЭКОЛОГИИ.....	11
КОММЕРСАНТЬ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.24.09; РЫБАКИ ЗАЛЬЮТ ГОРЕ МЕТАНОЛОМ; У ХИМИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА В УСТЬ-ЛУГЕ ПОЯВИЛИСЬ НОВЫЕ ИНВЕСТОРЫ	12
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.24.09; НОВАТЭК СПЛАВИЛ БАРЖИ ГОСУДАРСТВУ; ФИНАНСИРОВАТЬ ИХ СТРОИТЕЛЬСТВО ПО ЛИЗИНГОВОЙ СХЕМЕ БУДЕТ ГТЛК	14
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.24.09; АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ МИШУСТИНА НЕ ПОВЫШАТЬ НАЛОГИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ; ПЕРЕЖИВАЮЩАЯ ОСТРЕЙШИЙ КРИЗИС ОТРАСЛЬ БУДЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ТЕРЯТЬ ПО 30 МЛРД РУБЛЕЙ В ГОД	15
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ДАРЬЯ МОЛОТКОВА; 2020.24.09; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET ПРОВЕЛ МАССОВЫЕ СОКРАЩЕНИЯ СОТРУДНИКОВ; ЭТА КОМПАНИЯ ЕДИНСТВЕННАЯ В РОССИИ ВЫПУСКАЕТ ГРАЖДАНСКИЕ РЕАКТИВНЫЕ ЛАЙНЕРЫ	16
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.24.09; РЕГИОНАМ ПРЕДЛОЖЕНО СПРАВЛЯТЬСЯ САМОСТОЯТЕЛЬНО; В 2021 ГОДУ ОБЪЕМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАНСФЕРТОВ СОКРАТИТСЯ.....	17
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; АНДРЕЙ ФИЛИППОВ; 2020.24.09; ГРУЗОВИКИ НЕ ЗАБУКСОВАЛИ ПЕРЕД БОЛЕЗНЬЮ; РЫНОК КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА СРАВНИТЕЛЬНО ЛЕГКО ПЕРЕЖИЛ ПАНДЕМИЮ	18
ГАЗЕТА.РУ; СЕРГЕЙ КОЖУХОВ; 2020.23.09; «СИТИМОБИЛ»: КОНСОЛИДАЦИЯ НА РЫНКЕ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ ПРОДОЛЖИТСЯ; «СИТИМОБИЛ» ОЖИДАЕТ ЧЕТЫРЕХКРАТНОГО РОСТА ПОЕЗДОК ПАССАЖИРОВ.....	21
РБК; ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2020.24.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО СЭКОНОМИТ Р200 МЛРД НА ПЕРЕНОСЕ РЕФОРМЫ ЗАРПЛАТ ЧИНОВНИКОВ НО К 2023 ГОДУ	

ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ВЕРНУТЬСЯ К ПЛАНАМ ПОВЫШЕНИЯ ОКЛАДОВ ГОССЛУЖАЩИХ ПРИ СОКРАЩЕНИИ ИХ ЧИСЛЕННОСТИ.....	25
1 КАНАЛ; 2020.23.09; ВЛАДИМИР ПУТИН ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ ПРОДЛИЛ СРОКИ ПРЕБЫВАНИЯ ИНОСТРАНЦЕВ ДО 15 ДЕКАБРЯ	28
1 КАНАЛ; 2020.23.09; РОССИЯНЕ, ВЕРНУВШИЕСЯ ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ, ДОЛЖНЫ САМОИЗОЛИРОВАТЬСЯ В ОЖИДАНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ ТЕСТА НА КОРОНАВИРУС	28
ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ КОНОПКО; 2020.23.09; АЭС, ЛЕДОКОЛЫ, ЦЕНТРЫ ТЕРАПИИ – АТОМНАЯ ОТРАСЛЬ РФ НАХОДИТСЯ НА ПОДЪЕМЕ. ВЕСТИ В 20:00	28
ВЕСТИ; ЕКАТЕРИНА ФРОЛОВА; 2020.23.09; НОВАЯ РАЗВЯЗКА ОБЛЕГЧИТ ПРОБКИ НА ТРАССЕ М10. ВЕСТИ-МОСКВА	28
ТАСС; 2020.23.09; ПУТИН ПОРУЧИЛ НАЙТИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ НА ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО	28
ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; ПРОЕКТЫ МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА ДО 2024Г ПОТРЕБУЮТ 4 ТРЛН РУБ., ИЗ НИХ 1 ТРЛН РУБ. ИЗ БЮДЖЕТА – БЕЛОУСОВ..	29
ТАСС; 2020.23.09; ДОРОГУ НАРЬЯН-МАР – УСИНСК ДОСТРОЯТ К 2025 ГОДУ.	30
СТРОИТЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА; 2020.23.09; ДОРОЖНОЕ НЕРАВЕНСТВО.....	30
АИФ ОМСК; НАТАЛЬЯ КОРНЕЕВА; 2020.23.09; ГДЕ-ТО ПРОЕХАТЬ, А ГДЕ-ТО ПРОЙТИ. КАК РЕМОНТИРУЮТСЯ ОМСКИЕ ДОРОГИ	31
ТАСС; 2020.23.09; МИШУСТИН: «ДОРОЖНЫЙ» НАЦПРОЕКТ МОГУТ РАСПРОСТРАНИТЬ НА НЕБОЛЬШИЕ НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ	32
ТАСС; 2020.23.09; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕВЫПОЛНЯТ ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ НА ЭТОТ ГОД НА 177 КМ.....	33
ТАСС; 2020.23.09; КОЛИЧЕСТВО ДТП С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ ДО 16 ЛЕТ С НАЧАЛА ГОДА СНИЗИЛОСЬ НА 18,5%	33
ГАЗЕТА РЕСПУБЛИКА ТАТАРСТАН; 2020.23.09; «МИР ПЕРЕХОДИТ В «ЦИФРУ»	34
RT; 2020.24.09; ДМИТРИЙ РУНКЕВИЧ; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ВЫДЕЛЯТЬ ДЛЯ БЕРЕМЕННЫХ МЕСТА НА ПАРКОВКАХ.....	36
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2020.23.09; ВЛАДЕЛЬЦАМ САМОКАТОВ НАЗНАЧИЛИ ШТРАФЫ; В МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ, КАК БУДУТ НАКАЗЫВАТЬ НАРУШИТЕЛЕЙ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ.....	36
РЖД-ПАРТНЕР; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; 2020.23.09; РАВНЕНИЕ НА ЛОНДОН: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ ПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ПО ГОРОДАМ.....	38
ТАСС; 2020.23.09; МИШУСТИН ПОДПИСАЛ ПОСТАНОВЛЕНИЕ О НОВЫХ ПРАВИЛАХ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА АВТОМОБИЛЕЙ	39
ТАСС; 2020.23.09; ДО 88% ТРАМВАЕВ НОВОСИБИРСКА ЗАМЕНЯТ ПО КОНЦЕССИОННОМУ СОГЛАШЕНИЮ	39
ТАСС; 2020.23.09; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРОЮТ ШЕСТЬ АВТОЗАПРАВОК НА МЕТАНЕ «ТОПЛАЙНА» В 2021 ГОДУ	40
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2020.23.09; ДЕПУТАТ МГД: В РФ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ РАДИКАЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ.....	40
ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; ГАЗ ХОЧЕТ ПУСТИТЬ В СЕРИЮ ЭЛЕКТРО-LCV В 2021Г, ЛОКАЛИЗОВАТЬ ДВИГАТЕЛЬ И БАТАРЕЮ	42
КОММЕРСАНТЪ; 2020.23.09; ГРУППА «СИБАНТРАЦИТ» РЕАЛИЗУЕТ НОВЫЙ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ПРОЕКТ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ; ИНВЕСТИЦИИ ПРЕВЫСЯТ 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ	43
ТАСС; 2020.23.09; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ К ОЭЗ «ТОЛЬЯТТИ» НАЧАЛОСЬ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ.....	44

ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; РЖД ЗА СЧЕТ НОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ ЗАИМСТВОВАНИЙ НЕ СОКРАТЯТ ИНВЕСТПРОГРАММУ-2020 К ПЛАНУ, А К 2019 Г ДАЖЕ УВЕЛИЧАТ – БЕЛОУСОВ	45
ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; РОСМОРПОРТ В ПЕРВОЙ ДЕКАДЕ ОКТЯБРЯ ПЛАНИРУЕТ СОБРАТЬ ЗАЯВКИ НА ДЕБЮТНЫЕ ОБЛИГАЦИИ НА 4 МЛРД РУБЛЕЙ.....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; СТРОИТЕЛЬСТВО СПГ-ТЕРМИНАЛА НОВАТЭКА НА КАМЧАТКЕ ВКЛЮЧЕНО В ПЕРЕЧЕНЬ КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ С ГОСУЧАСТИЕМ.....	46
ТАСС; 2020.23.09; КАБМИН ПЕРЕНЕС НА ГОД ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЗАВОДА ПО ПРОИЗВОДСТВУ САМОЛЕТОВ ИЛ-96 400М.....	46
ТАСС; 2020.23.09; РОСТЕХ ПОКА НЕ ПЛАНИРУЕТ ПРОДАВАТЬ ПАКЕТ В «АЭРОФЛОТЕ».....	47
ПРАЙМ; 2020.23.09; ИНВАЛИДАМ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ ПОКУПАТЬ ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ НА ГОСУСЛУГАХ.....	47
ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; «АЭРОФЛОТ» НАЗВАЛ СЛОВА ГРЕФА О ПРОБЛЕМАХ КОМПАНИИ С ОБСЛУЖИВАНИЕМ ДОЛГА «ФИГУРОЙ РЕЧИ» ..	48
ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; IATA ПРЕДЛАГАЕТ ВНЕДРИТЬ ТЕСТЫ НА COVID ПЕРЕД ЗАРУБЕЖНЫМИ РЕЙСАМИ ВМЕСТО КАРАНТИНА ПО ПРИЛЕТУ	48
ТАСС; 2020.23.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЕРЕВЕЗЛИ ПОЧТИ 40 ТЫС. ПАССАЖИРОВ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ.....	49
ТАСС; 2020.23.09; АВИАКОМПАНИИ «ЯМАЛ» ВОЗМЕСТЯТ АРЕНДУ САМОЛЕТОВ ИЗ РЕГИОНАЛЬНОГО БЮДЖЕТА	49
ТАСС; 2020.23.09; UTAIR ВВЕЛА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ СУРГУТА В ОМСК И В САМАРУ	50
ТАСС; 2020.23.09; ЕЖЕДНЕВНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ УЛАН-УДЭ НА БАЙКАЛ НАЧНУТСЯ С 26 СЕНТЯБРЯ	50
ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; «ЮТЭЙР» ЗАПРОСИЛА У РОСАВИАЦИИ РАЗРЕШЕНИЕ НА ПОЛЕТЫ В МИНСК С 25 СЕНТЯБРЯ.....	50

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА БОНДАРЕНКО; 2020.24.09; ТРУТНЕВ РАССКАЗАЛ О ВЫПОЛНЕНИИ ПОРУЧЕНИЙ МИШУСТИНА ПО ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ

Вице-премьер – полпред **президента РФ** в ДФО Юрий Трутнев, который в эти дни находится в рабочей поездке во Владивостоке, рассказал, как идет выполнение поручений **председателя правительства РФ Михаила Мишустина**, касающихся Дальнего Востока. Он напомнил, что после своего визита в ДФО, **Михаил Мишустин** подписал перечень из 70 поручений, важных для улучшения условий жизни в регионе.

Одно из них касалось пограничных **пунктов пропуска**, ситуацию с обустройством которых **Мишустин** назвал «безобразием». Во время поездки по ДФО он видел только один временный переход в Благовещенске через границу с КНР – возле недавно построенного моста через Амур. Но состояние этого **пункта пропуска** и заслушанный доклад о положении дел в остальных позволили **премьер-министру** сделать вывод, что они, не обустроенные как положено, «портят у всех приезжих впечатление о стране».

– К сожалению, пока ситуация остается той, которой была, – констатировал полпред. – По **пунктам пропуска** мы строим все медленно. Сейчас меня заверяют в том, что в **министерстве транспорта** заменено все руководство этого блока, и как результат – работы войдут в график. Но на день сегодняшний пока проблем с пунктами пропуска у нас более чем достаточно. Мы договорились, что отдельно посмотрим **пункты пропуска** по Приморью, потому что то состояние, в котором они находятся, удручающее, – отметил он.

Юрий Трутнев рассказал, что есть планы по типизации строительства **пунктов пропуска**, их могут сделать модульными – в зависимости от объемов транзита грузов.

Еще одно поручение – о подъеме затонувших судов, которых в дальневосточных акваториях сотни.

Во время обсуждения этого вопроса, отметил Юрий Трутнев, возникла небольшая дискуссия, связанная с подсчетами. **Министерство транспорта** считает, что судов, которые нужно поднять из соображений транспортной безопасности, чуть более 100, а губернаторы с этим не согласны. Они попросили дать возможность представить списки по каждой территории.

«Очень часто суда, которые напрямую не лежат в транспортных коридорах и опасность для судоходства не несут, просто уродуют ландшафты. Понятно, что это все тоже надо убирать», – пояснил полпред суть вопроса, пообещав, что **минтрансу** будет поручено обратить внимание и на те суда, которые находятся над поверхностью воды.

По словам Юрия Трутнева, **минтранс** подготовил законодательно-нормативные акты, которые в ближайшее время внесут в правительство. До конца года планируется определить количество судов, тогда, соответственно, станет понятна сумма расходов. После того, как она появится, в правительстве будут обсуждать источники финансирования.

<https://rg.ru/2020/09/23/reg-dfo/trutnev-rasskazal-o-vypolnenii-poruchenij-mishustina-po-dalnemu-vostoku.html>

На ту же тему:

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/zametnyh-uluchsheniy-v-stroitelstve-pogranichnyh-punktov-propuska-na-dalnem-vostoke-net-trutnev>

<https://tass.ru/v-strane/9526697>

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/mintrans-k-koncu-goda-opredelit-skolko-zatonuvshih-sudov-nuzhno-podnyat-na-dalнем-vostoke-trutnev>
<https://tass.ru/obschestvo/9526953>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.23.09; ПОЛЕТЕЛИ!; С 21 СЕНТЯБРЯ ВОЗОБНОВЛЕНО ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛАРУСЬЮ

Билеты на первый прямой авиарейс между Москвой и Минском, который состоится в эту субботу, 26 сентября, можно купить уже сейчас. «СОЮЗ» выяснил, во сколько обойдется полет и нужна ли будет первым и последующим пассажирам справка об отсутствии коронавирусной инфекции.

Возобновление регулярного авиасообщения между нашими странами было анонсировано оперативным штабом по борьбе с коронавирусом еще 18 сентября. По итогам заседания штаба во главе с **вице-премьером** РФ Татьяной Голиковой принято решение «о возобновлении на взаимной основе международного авиасообщения с 21 сентября с Казахстаном (г. Нур-Султан), Киргизией (г. Бишкек) и Беларусью (г. Минск)», говорится в официальном сообщении на сайте кабинета министров.

Впрочем, первое время рейсы нельзя будет назвать частыми – они будут осуществляться на взаимной основе с периодичностью один раз в неделю. Что касается авиакомпании «Аэрофлот», то она отправит первый борт в Минск в субботу, 26 сентября, в 15.20 по московскому времени из аэропорта Шереметьево. А первый рейс этой авиакомпании из столицы Республики Беларусь прибудет в Москву в 20.00 также 26 сентября. Стоит отметить, что в силу популярности первого рейса стоимость авиабилетов, заявленная на сайте, достаточно высокая, по состоянию на 22 сентября кресло «в одну сторону» можно было приобрести по цене от 24 тысяч 393 рублей.

Для полетов по маршруту Москва – Минск медицинская справка о COVID-19 не нужна. Что касается медицинской справки об отсутствии коронавирусной инфекции, то в авиакомпании «Белавиа», куда «СОЮЗ» обратился за комментарием, на момент подготовки статьи не смогли сообщить официальной информации на сей счет. Зато стало известно, что ближайшие авиарейсы между Минском и Москвой планируются на 30 сентября 2020 года. Полеты будут осуществляться в московский аэропорт Домодедово один раз в неделю по средам.

«С Сочи и Краснодаром авиасообщение отложено до 24 октября. А вопрос о рейсах в Калининград будет решаться дополнительно. Что касается рейсов из Минска в Москву, то пока полеты возобновляться не будут, точно – до конца сентября», – сообщили обозревателю «СОЮЗа» по телефону, указанному в качестве контактного на сайте авиакомпании.

Авиасообщение между нашими странами, включая регулярные и чартерные рейсы, было закрыто 27 марта 2020 года в связи с распространением коронавирусной инфекции. Исключение, как информировал официальный документ, опубликованный на сайте Правительства Российской Федерации, касалось только полетов, связанных с вывозом российских граждан на территорию России.

Кроме того, исключение было сделано и для полетов, осуществляемых по отдельным решениям Правительства Российской Федерации.

Всего за время пандемии с помощью почти шестисот вывозных рейсов обратно в Россию вернулись порядка 90 тысяч человек, но точная информация о том, сколько россиян воспользовались такой возможностью, чтобы вернуться из Республики Беларусь, и сколько белорусских граждан вернулись из России к себе домой, нет.

К слову, справка об отсутствии у пассажира COVID-19 для полетов по маршруту Москва – Минск не требуется, ее получение – добрая воля каждого.

<https://rg.ru/2020/09/23/vozobnovleno-priamoe-aviasoobshchenie-mezhdu-rossiej-i-belarusiu.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.24.09; ЕСТЬ БЕСКОНТАКТ; ГОСДУМА УТВЕРДИЛА ПРАВИЛА FREE-FLOW НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ

Госдума приняла законопроект, необходимый для запуска на платных дорогах системы free-flow – безбарьерного проезда с автоматическим списанием денег со счета прямо во время движения. Технология впервые будет применена на Центральной кольцевой автомобильной дороге (ЦКАД), большую часть которой обещано запустить уже до конца 2020 года. Правда, для работы free-flow нужно еще два закона и постановление правительства, работа над которыми началась недавно.

Вчера Госдума приняла в третьем чтении поправки к закону «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ». В документе описаны принципы работы системы безбарьерного проезда по платным трассам, когда для оплаты не нужно останавливаться перед шлагбаумом, а деньги списываются автоматически во время движения (технология «свободный поток», или free-flow). Перспективы внедрения такой технологии в РФ обсуждаются с 2014 года, “Ъ” рассказывал об этом.

Когда в салоне машины установлено «электронное средство регистрации проезда» (бесконтактный транспондер), при проезде средства со счета списываются автоматически, говорится в законопроекте.

Если у водителя нет (или недостаточно) денег на счете либо у него нет транспондера, он обязан будет оплатить проезд в течение пяти дней с момента фиксации проезда. В противном случае последует штраф – его закрепят в КоАП.

О судьбе этого законопроекта “Ъ” рассказывал в начале года: санкция 2,5 тыс. руб. для водителей легковых авто, 5,5 тыс. руб. – для водителей грузовиков и автобусов. Оператор платной дороги обязан информировать водителей о задолженности, но каким образом, в законопроекте не сказано. Компания не будет нести ответственности за некорректное списание платы и формирование задолженности, если «нарушен установленный оператором порядок проезда, скоростной режим движения и дистанция» либо если транспондер неправильно размещен под стеклом. Такие нормы содержатся в проекте «правил оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автодорогам», который **Минтранс** опубликовал на днях на regulation.gov.ru.

Для оперативного информирования водителя о задолженности и путях ее погашения нужно использовать сразу несколько каналов – СМС-рассылку, информацию на электронном табло при проезде пунктов оплаты, push-сообщения в приложения и т. д., считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. По его мнению, это необходимо отразить в правилах работы для операторов. Пятидневный срок должен отсчитываться не с момента фиксации проезда без оплаты, а с момента информирования водителя о задолженности, настаивает эксперт. Также необходимо закрепить минимальный порог долга, при котором постановления не выносятся (например, 10–20 руб.), говорит Петр Шкуматов.

Первая трасса, где будет применена технология free-flow, – это ЦКАД: традиционных способов оплаты проезда (ПВП со шлагбаумом) на ней в принципе не предусмотрено. На днях госкомпания сообщила, что на северо-восточном участке ЦКАД (3-я секция) уже установлены рамки для free-flow с камерами, считывающими номера машин, лазерными датчиками для определения габаритов машин и другое оборудование. График запуска участков ЦКАД закреплен распоряжением правительства, власти заявляли, что собираются открыть ЦКАД-3 в октябре 2020 года. В мае 2020 года **вице-премьер Марат Хуснуллин** говорил: «Сроки уже переносились не один раз, поэтому больше допустить срывов мы не можем». В июне он же обещал запустить 75% кольцевой дороги до конца года.

При этом поправки к КоАП со штрафами за безбилетный проезд (внесены в парламент в конце 2019 года) даже не рассматривались в первом чтении. Законопроект уже поддержали в администрации президента, скоро их «возьмет в работу» профильный комитет, говорит знакомый с ситуацией источник “Ъ” в парламенте. «У Госдумы в целом и у комитета есть свой график работы, сейчас приоритетным является все, что реализует поправки к Конституции», – заявил “Ъ” первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков. Также необходимы изменения в Бюджетный кодекс: проект внесен в 2019 году, но опять-таки не рассматривался. Проект правил взимания платы от **Минтранса**, в свою очередь, проходит общественное обсуждение – процедура заканчивается 5 октября.

<https://www.kommersant.ru/doc/4502645>

На ту же тему:

<https://tass.ru/moskva/9528641>

НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ СЕРГЕЕВ; 2020.23.09; ПЛАТУ ЗА ДОРОГИ БУДУТ БРАТЬ С ОТСРОЧКОЙ

Госдума в среду утвердила закон о безбарьерном въезде на платные автодороги, при котором оплата будет взиматься с помощью транспондеров или начисляться с помощью систем фотофиксации. Безбарьерный въезд гораздо удобнее, чем стояние в очередях перед шлагбаумами. Однако как заставить платить тех водителей, которые делать этого не собираются? Период добровольной оплаты установлен в пять суток. А как будет работать система взимания штрафов после этого срока, пока не ясно. Между тем сторонники безбарьерного движения давно предупреждают, что без эффективного взимания штрафов операторы могут лишиться части платежей.

Взимание платы за проезд с помощью специальных фоторамок очень хорошо согласуется с гипотетической стратегией перевода всех автомобильных дорог в категорию платных.

Планы бесплатного проезда в общественном транспорте за счет введения принципа «пользователь платит». Этот принцип появился в проекте новой транспортной стратегии **Минтранса**, сообщила пресса в начале сентября этого года. Предполагается, что с 2025 года будет взиматься плата за проезд по дорогам регионального значения, а к 2035 году – со «всех категорий пользователей дорог», включая дорожную сеть городских агломераций.

Прообразом такого механизма оплаты могут быть тестируемые сегодня рамки оплаты за проезд по платным дорогам в России.

Система оплаты без шлагбаумов (free flow) уже тестируется на российских дорогах. Система безбарьерного проезда free flow будет реализована на ЦКАД – там планируют 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. «Автодор» уже тестирует эту систему на федеральной трассе М4 «Дон» – там на 64-м км дороги установили тестовый комплект оборудования.

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.

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.

В принятом законе запрещается препятствовать кому бы то ни было въезжать на платные участки дорог.

«Принцип «пользователь платит» не является никакой новацией. С пользователей автомобильных дорог всегда и во всех странах взимаются платежи: в налоговой форме (к примеру, акциз в цене нефтяных топлив, транспортный налог) или же в неналоговой форме (платежи на платных дорогах)», – объясняет директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин.

Налоговый механизм, придуманный 110 лет назад, при всех своих достоинствах имеет ряд недостатков: налоги может собрать только государство, так что дорожное хозяйство – обычный сегмент реальной экономики – ни за что ни про что на многие годы попало в ряды «бюджетников». Еще один недостаток – беспощадная уравниловка; вы заплатите налог в дорожный фонд за 100 литров бензина совершенно независимо от того, где вы ездите: по центральным улицам столичного города, скоростным автомагистралям или же по проселкам. По мере распространения альтернативных топлив и электромобилей появился еще более очевидный дефект: множество пользователей автомобильных дорог на вполне законных основаниях стали фрирайдерами (безбилетниками).

С приходом цифрового века исчезают технические основания для включения дорожного хозяйства в налогово-бюджетную систему. Стал вопрос о переходе на механизм универсальных платежей за километр пробега, взимаемых по дифференцированным ставкам и администрируемых с помощью IT-инструментов. «В нашу цифровую эпоху такой переход неизбежно случится во всех странах мира, в том числе и у нас. В ряде стран и регионов мира пилотные проекты означенного типа действуют уже несколько лет. Пока что там идет речь о добровольном переходе на такую систему: платишь за фактический пробег по установленным ставкам и получаешь возврат по налогу, заложенному в цену топлива», – говорит Блинкин. При этом, по его словам, возникает проблема «безбилетников» и соответственно формирования правоприменительной практики для ее решения. Острота этой проблемы несколько сглаживается за счет того факта, что эксплуатация формата free flow кратно дешевле поддержания нынешней системы пунктов сбора проездной платы. Так что можно спокойно заниматься совершенствованием системы администрирования платежей, понимая, что сам факт узаконивания free flow работает в пользу концессионера – эксплуатанта платной дороги.

Единственное неудобство, которое может возникнуть – сбой системы в камерах и датчиках, отслеживающих поток автомобилистов, считает Денис Петрунин, гендиректор компании «АвтоСпецЦентр». За неоплату проезда будет установлен штраф 2,5 тыс. руб. для легкового автомобиля, и 5,5 тыс. – для грузовика. Контроль за должниками будет возложен на **Ространнадзор**, а собранные с нарушителей средства будут зачислять в региональные дорожные фонды, объясняет Петрунин.

Но есть и другие мнения. Вопрос взимания штрафов пока остается открытым, считает Ольга Лебединская, доцент Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова.

https://www.ng.ru/economics/2020-09-23/1_7971_roads.html

НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА АФНАСЬЕВА; 2020.23.09; ТАМАНСКИЙ ПРОЕКТ: РОССИЯ ПОЛУЧИЛА УНИКАЛЬНЫЙ ПОРТ НА ЧЕРНОМ МОРЕ

23 сентября в порт Тамань из Москвы прибыла представительная делегация. Целью визитёров было поподробнее познакомиться с, наверное, одним из самых амбициозных инфраструктурных проектов на черноморском побережье России. Группа компаний ОТЭКО продолжает развивать на полуострове портово-промышленный кластер, отдельно подчёркивая свои усилия по сохранению природы уникального региона.

Делегацию столичных гостей возглавляла **вице-премьер** Виктория Абрамченко, сосредоточенная в федеральном правительстве на курировании экологической

проблематики. Зампреда сопровождали другие статусные фигуры, для которых посещение порта также представляло предметный интерес. Это Сергей Иванов, ныне занимающий пост спецпредставителя президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта. Это и Игорь Левитин, ныне помощник главы государства, ранее руководивший **Минтрансом**, а также Дмитрий Кобылкин, министр природных ресурсов РФ.

День у перечисленных функционеров выдался насыщенным – значительное количество времени они провели, осматривая уже возведённые и только строящиеся объекты, а также знакомясь с дальнейшими планами развития территории. Гендиректор ГК ОТЭКО Мишель Литвак представил Абрамченко и её спутникам проект портово-промышленного кластера, включающего и портовые терминалы, и наукоёмкие химические производства, и предприятия АПК. Также группа нацелена на строительство района на 15 тысяч жителей. По мнению Литвака, презентованный проект сыграет значительную роль в экономическом развитии как Краснодарского края, так и всей страны.

Как подчёркивают в группе компаний, промышленная и транспортная инфраструктура кластера позволят существенно увеличить, соответственно, промышленные и экспортные мощности на юге России. Кроме того, реализация проекта приведёт к появлению новых рабочих мест – недаром же при порте будет возведён небольшой город – и росту налоговых поступлений в бюджеты всех уровней. А значит, социально-экономическая обстановка в регионе будет улучшаться по мере развития кластера.

Надо сказать, последний уже сейчас выглядит весьма внушительно. Здесь построены и введены в эксплуатацию комплексы по перевалке сжиженных углеводородных газов, нефти и нефтепродуктов мощностью 20 млн. тонн ежегодно и Таманский терминал навалочных грузов, сокращённо ТТНГ, мощностью свыше 60 млн. тонн.

Во время осмотра кластера принимающая сторона и делегация обсудили актуальный вопрос господдержки отечественных производителей угля, которые нацелены на активную экспортную деятельность. По словам Мишеля Литвака, нынче отечественный угольный бизнес испытывает серьёзное давление из-за смены ценовой конъюнктуры, однако «эта ситуация открывает и новые возможности для наших экспортёров». «В такой ситуации хотелось бы, чтобы государство поддержало именно наших производителей угля. От этого выиграли бы все: сами производители-экспортёры, стремящиеся укрепиться на существующих или занять новые рынки сбыта, РЖД, владельцы подвижного состава, ремонтные предприятия и порты», – подчеркнул топ-менеджер.

Однако федеральная инспекция была бы неполной, если бы Абрамченко и её коллеги не познакомились с тем, как группа компаний обеспечивает в кластере экологическую безопасность. Собственно, многое было очевидно: угольные склады, расположенные поодаль от моря и селений, специальные ветро- и пылезащитные экраны, кое-где достигающие в высоту 25 метров, системы пылеудаления – от водной до вакуумной, защитные кожухи на конвейерах и так далее. Но кое-что Литвак пояснил и на словах.

Как уточнил глава группы, при строительстве ТТНГ были использованы «наилучшие мировые практики, как в части предоставления обслуживания мирового уровня, высоких скоростей погрузки на крупнейшие суда, так и по защите окружающей среды». «Мы не только одни из самых технологичных, но, пожалуй, и самые экологичные среди других терминалов. Большая часть применённых технологических решений вошла в перечень наилучших доступных технологий России», – констатировал топ-менеджер. И отдельно указал на то, что для ОТЭКО сохранение окружающей среды является «важнейшей задачей». Впрочем, «она стоит перед любым промышленным производством и ответственным бизнесом». И в самом деле – в РФ пока только два экологически чистых порта, занимающихся перевалкой угля, ТТНГ – один из них.

Судя по реакции Виктории Абрамченко, **вице-премьер** осталась довольна увиденным. «Как сказал президент, эффект от национальных проектов, в том числе от **нацпроекта**

«Экология», должен быть заметен и понятен людям. Нужно иметь возможность открыть форточку», – образно заметила **вице-премьер**, добавив, что в порту Тамани «это можно сделать, и подобные мощности должны появиться во всех портах».

В завершение стоит отметить, что ОТЭКО возводит и эксплуатирует все свои объекты за собственный счёт, без привлечения казённых средств. Для государства в нынешний турбулентный период это должно быть особенно ценно. К слову, это также было отмечено делегацией: «Без рубля бюджетного финансирования создан современнейший порт, который ждут и с точки зрения перевалки углеводородов, зерна и других грузов», – констатировала Абрамченко.

https://www.ng.ru/economics/2020-09-22/100_2009231840.html

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ; ЮРИЙ ГЕНЬ, ВЛАДИМИР АНОСОВ; 2020.24.09; БЕЗ ШУМА И ПЫЛИ; В РОССИИ ВВЕДУТ ЗАПРЕТ НА ОТКРЫТУЮ ПЕРЕВАЛКУ ВРЕДНЫХ ГРУЗОВ В ПОРТАХ И НА РЕЙДАХ

В России планируют ввести запрет на открытую перевалку угля в портах, а также ужесточить требования к грузам на рейдах торговых гаваней. Об этом сообщили **вице-премьер** Виктория Абрамченко и специальный представитель **президента РФ** Сергей Иванов.

В среду они посетили недавно построенный порт Тамань. В правительственной делегации были также глава минприроды Дмитрий Кобылкин, помощник президента Игорь Левитин и руководитель Росприроднадзора Светлана Радионова.

Благодаря этому порту откроются новые логистические пути для перевозки угля, железорудного сырья, серы и минеральных удобрений в направлении стран Ближнего Востока, Южной Европы, Африки, Азии и Америки. И претендует стать одним из крупнейших на Юге России.

«Как видите, наши белые маски и белые рубашки остались белыми, – обратил внимание во время пресс-подхода Сергей Иванов. – Вагоноопрокидыватели в порту Тамани и закрытая система подачи угля – это пример всем российским портам».

По его словам, сегодня в стране только два порта занимаются экологически чистой перевалкой угля. Это Усть-Луга и Тамань.

«В других гаванях, – отметил Иванов, – особенно на Дальнем Востоке и в Мурманске – мы постоянно получаем жалобы населения, что в центре города – угольная пыль. По окну пальцем проведешь – черный! А люди этим дышат. И сейчас мы наметили ряд мер, чтобы изменить ситуацию».

Сергей Иванов также заявил, что надо заканчивать с рейдовой перевалкой в портах. «Когда с вертолета делаешь облет, – пояснил он, – недалеко от порта видны нефтяные пятна. Тут больше и пояснять ничего не надо!» Виктория Абрамченко сообщила, что есть поручение президента прекратить рейдовую перевалку грузов в портах.

«Мы знаем, как это сделать с точки зрения изменений в нормативной базе, – сказала она. – Кроме того, мы сегодня обсуждали вопрос мониторинга. Это то, чем мы занимаемся в рамках федерального проекта «Чистый воздух».

Виктория Абрамченко подчеркнула, что эффект от **нацпроекта «Экология»** должен быть заметен и понятен людям. В городах и портах, где занимаются перевалкой таких грузов, как уголь, нужно иметь возможность открыть форточку.

«Запрет на открытую перевалку таких грузов будет введен в ближайшее время, – обещала **вице-премьер**. – **Минтранс** подготовил законопроект, и через месяц мы его ждем в правительстве».

Также в ближайшее время в России, по всей видимости, будут введены стимулирующие меры на железнодорожную перевозку угля в порты.

Вице-премьер Виктория Абрамченко: В городах и портах, где занимаются перевалкой таких грузов, как уголь, нужно иметь возможность открыть форточку

На это отдельно обратил внимание Сергей Иванов, дав слово советнику главы Федеральной антимонопольной службы.

Павел Шпилевой пояснил: «Надо создать стимул возить уголь в чистые порты. Мы предлагаем сохранить льготные ставки железнодорожных тарифов только для того угля, который направляют в экологичные порты. Для всех остальных эти скидки и льготы могут быть ограничены либо отменены. Эта мера рыночная, но в тоже время стимулирующая».

<https://rg.ru/2020/09/23/v-rossii-vvedut-zapret-na-otkrytiu-perevalku-vrednyh-gruzov-v-portah.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9532997>

<https://tass.ru/ekonomika/9532329>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.23.09; УГОЛЬ ПОВЕЗУТ ТОЛЬКО В ЧИСТЫЕ ПОРТЫ; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ ПОСТАВИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СКИДКИ В ЗАВИСИМОСТЬ ОТ ЭКОЛОГИИ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) предложила лишать скидок на железнодорожную транспортировку угля компании, поставляющие его на неэкологичные терминалы. На рынке говорят, что ввести такую меру без ущерба для конкуренции невозможно, поскольку не все угольщики обладают собственными терминалами, и ведомство не добьется притока грузов на более экологичные стивидорные мощности, поскольку на востоке, куда все едут, скидок либо нет, либо идет подготовка к их отмене, а на альтернативные направления не едут и без запретительных мер. При этом ФАС в этом вопросе не имеет консенсуса со всеми профильными ведомствами: так, **Минтранс** не считает такую меру оправданной и предлагает решать экологические проблемы через профильное законодательство.

ФАС предложила предоставлять скидки на железнодорожные тарифы на перевозку угля только для тех портов, которые отвечают экологическим требованиям. Нужно создать «стимул для того, чтобы возить уголь можно было именно в чистые современные порты», сообщил советник руководителя ФАС Павел Шпилевой. «И для этого мы предлагаем сохранить льготные ставки железнодорожных тарифов только для того угля, который направляется в чистые, современные, экологичные порты, – цитирует его ТАСС. – Для всех остальных эти скидки, эти льготы могут быть ограничены либо отменены».

Идею поддержал спецпредставитель президента Сергей Иванов: «Глава ФАС Игорь Артемьев придумал блестящую идею. Сейчас железная дорога дает льготу на тариф на провоз угля в любой российский регион. Я считаю, это несправедливо. Один порт вкладывает инвестиции в цивилизованно приемлемую перевалку, а большинство ничего не делает и валит варварским способом».

В данный момент действует целый спектр скидок на перевозку угля – как устанавливаемых и отменяемых самим ОАО РЖД в рамках так называемого тарифного коридора, так и заложенных в прејскурант 10-01, который может пересматривать только ФАС (например, скидки за дальность).

Поддерживая погрузку угля на фоне ухудшения экономики поставок, ОАО РЖД в этом году ввело максимально возможную в рамках тарифного коридора скидку 12,8% при поставке угля на непопулярные экспортные направления – северо-западное и южное (см. “Ъ” от 3 и 16 марта). Впрочем, из-за невыполнения Кузбассом объемного соглашения по поставкам на северо-запад (см. “Ъ” от 20 и 24 марта) на 2 млн тонн скидка в этом направлении была отменена, решение вступит в силу в начале октября (см. “Ъ” от 2 сентября).

Источник “Ъ” в отрасли сомневается в возможности реализовать механизм, предложенный ФАС, без ущерба для конкуренции с учетом того, что не все угольные компании обладают собственными терминалами и многие ограничены в выборе

маршрутов отгрузки. Плюс к тому, говорит он, отмена скидки сведет на нет усилия ОАО РЖД по стимулированию диверсификации угольного экспорта.

На востребованном восточном направлении таких скидок, как на северо-западе и юге, нет, коэффициент 0,4 за дальность монополия и так собирается отменять для сокращения убытков от дальних перевозок угля (см. “Ъ” от 29 июля), также планируется ликвидировать преференции для перевозки энергетического угля и сильно снизить его перевозки на восток (см. “Ъ” от 18 сентября).

Соответственно, говорит собеседник “Ъ”, весь поток должен развернуться в сторону европейских маршрутов, куда и сейчас едут с неохотой, а если помимо экономики дестимулировать поставки туда будет и экология, ОАО РЖД окажется еще дальше от намеченной цели.

Другой собеседник “Ъ” напоминает, что перевалочный комплекс ОТЭКО Мишеля Литвака в Тамани, в рамках визита на который и были сделаны сегодняшние заявления официальных лиц, долгое время рассматривался лишь как частное предприятие, проигрывающее в конкурентной борьбе с грандиозным проектом сухогрузного района порта Тамань. И лишь после визита на объект президента **Путина** в минувшем октябре и окончательного отказа в этом году от проекта сухогрузного района (см. “Ъ” от 24 августа) отношение к нему властей резко переменялось на покровительственное.

При этом ведомства признавали, что ценовые условия угольной перевалки на мощностях ОТЭКО сильно уступают северо-западным, и Минэнерго предлагало, чтобы нарастить экспорт через него до 25 млн тонн, просубсидировать \$6 на тонну и выделить от государства на это 10 млрд руб. (см. “Ъ” от 17 августа).

Введение экологических ограничений, говорит собеседник “Ъ”, создаст сложности для экспортеров, но эту разницу в цене никуда не денет, поэтому государству не следует пытаться запретительными мерами заместить субсидии.

При этом с инициативой ФАС согласны не все профильные ведомства. **«Вопросы улучшения экологии не должны решаться путем предоставления скидок отдельным компаниям, – сказали “Ъ” в Минтрансе. – Стимулом для улучшения экологической обстановки должно являться законодательство в этой области».** Источник “Ъ” говорит, что против также Минэнерго, “Ъ” направил туда запрос. В контексте законодательства **вице-премьер** Виктория Абрамченко заявила, что **Минтранс** подготовил проект о запрете открытой перевалки угля, «через месяц его ждет правительство».

<https://www.kommersant.ru/doc/4502622>

КОММЕРСАНТЪ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.24.09; РЫБАКИ ЗАЛЬЮТ ГОРЕ МЕТАНОЛОМ; У ХИМИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА В УСТЬ-ЛУГЕ ПОЯВИЛИСЬ НОВЫЕ ИНВЕСТОРЫ

Как стало известно “Ъ”, в проект метанолового комплекса в Усть-Луге Виталия Южилина вошли совладельцы Северо-Западного рыбопромышленного консорциума (СЗРК) Геннадий Миргородский и Дмитрий Озерский. Инвесторы объясняют диверсификацию «удручающей ситуацией» в профильном бизнесе. Однако новый актив также рискует их разочаровать: эксперты предупреждают, что цены на метанол, рухнувшие в прошлом году на треть, могут не восстановиться в ближайшие годы.

В проекте строительства комплекса по производству метанола в Усть-Луге Ленинградской области 17 сентября появились два новых собственника, следует из данных ЕГРЮЛ. Если ранее ООО «УК «Русхим»», которому принадлежит 99% инвестора проекта, ООО «Русхимком» (РХК), полностью контролировал экс-депутат Госдумы Виталий Южилин, то теперь его доля снизилась до 50%, а по 25% перешло к Геннадию Миргородскому и ООО «Столичная трастовая компания», принадлежащему Дмитрию Озерскому.

Строительство метанолового комплекса рядом с Усть-Лугой анонсировали в 2019 году. В него должен войти завод мощностью 1,7 млн тонн в год, метанолопровод и отгрузочный терминал. По информации на сайте РХК, построить комплекс планировали к 2023 году, но вчера “Ъ” в компании сообщили, что ввод в эксплуатацию намечен на 2025 год. Вложения оцениваются в €1 млрд. В результате ввода комплекса, говорят в РХК, объемы экспорта метанола в РФ увеличатся вдвое.

Петербургские бизнесмены Геннадий Миргородский и Дмитрий Озерский – совладельцы Северо-Западного рыбопромышленного консорциума (СЗРК), занимающегося добычей и переработкой крабов и рыбы. СЗРК пережил непростой год: в рыбопромышленной отрасли прошла реформа распределения квот на вылов краба, главным выгодоприобретателем которой источники “Ъ” называют Русскую рыбопромышленную компанию (РРПК) Глеба Франка. В августе РРПК предложила правительству расширить механизм инвестквот и провести новые аукционы на самые прибыльные биоресурсы, что также может изменить положение участников на рынке.

Господин Озерский от комментариев отказался. Геннадий Миргородский сообщил “Ъ”, что решение о диверсификации вложений принято на фоне изменений в рыбопромышленной отрасли: «В нашем профильном бизнесе происходят очевидные тенденции: отрасль фактически разрушается. Мы бы, может, и наращивали объемы, но, к сожалению, то, что происходит на рынке последние три года, – вне нашего понимания. В отрасль вошла группа Глеба Франка, и вся государственная машина работает в интересах одной компании. Я давно знаю Виталия (Южилина. – “Ъ”), это мой приятель, он мне по-человечески понятен, и я ему доверяю. Он пригласил меня вложить средства. На следующих этапах, чтобы получить финансирование, вероятно, нужно привлекать других партнеров». Бизнесмен не раскрыл цену пакета и объем потенциальных инвестиций. «Потребление метанола в мире растет, верить в экспорт можно, а остальное – это наши коммерческие риски», – добавил он.

По словам главы «Петромаркета» Ивана Хомутова, учитывая, что в 2019 году мировой спрос на метанол составил 82 млн тонн (на 3 млн тонн больше, чем годом ранее), продать 1,8 млн тонн будет не слишком сложно. «Вопрос лишь в цене, – уточнил эксперт. – Но это серьезный вопрос с учетом того, что проект запланирован до 2019 года, когда на мировом рынке держались высокие цены на метанол. Едва ли есть надежда, что РХК сможет продать произведенную продукцию на экспорт по ценам 2017–2018 годов».

Цена на метанол упала почти на 35%: в 2018 году средняя стоимость на спотовом рынке Европы составляла \$397 за тонну, в 2019 году – \$263 за тонну, говорит господин Хомутов. Уже в 2018 году рост мировых мощностей опережал рост спроса на продукт, отмечает он, и высока вероятность, что низкие цены на метанол сохранятся до 2023 года, что может серьезно навредить окупаемости инвестиций в комплекс в Усть-Луге.

Но в РХК говорят, что норма окупаемости остается привлекательной даже при низких ценах на метанол, добавляя, что проведенные переговоры с международными трейдерами и крупными потребителями подтверждают их готовность приобретать у компании 100% продукции по долгосрочным контрактам. Источник “Ъ” в отрасли также отмечает, что основная затратная часть в производстве метанола – газ, мировые цены на который резко упали.

Проект метанолового комплекса «Русхимком» не первый на Балтике. О намерениях построить перерабатывающие мощности заявляли четыре компании. Одна из них, «Газ Синтез», – в порту Высоцк (мощность – 1,6 млн тонн метанола в год, инвестиции – \$1,5 млрд). Остальные – в Усть-Луге: группа «Сафмар» заявляла о строительстве завода мощностью в 1,8 млн тонн за €1 млрд, «Еврохим» планирует ввести завод по выпуску 1,7 млн тонн метанола, 1 млн тонн аммиака и 1,2 млн тонн карбамида (инвестиции оцениваются в \$2,5 млрд), аналогичные мощности может ввести Балтийская газохимическая компания (вложения – \$1,5 млрд).

Надежда Малышева из Portnews напоминает, что один из основных интересантов рынка метанола в России – Роман Троценко, который также планирует совместно с группой Виталия Южилина строить угольный порт Индига в Ненецком АО. «Перспективна идея перевода судов типа «река–море» на метанол. Впрочем, заявить проект – это не значит его реализовать», – заключает она.

<https://www.kommersant.ru/doc/4502654>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.24.09; НОВАТЭК СПЛАВИЛ БАРЖИ ГОСУДАРСТВУ; ФИНАНСИРОВАТЬ ИХ СТРОИТЕЛЬСТВО ПО ЛИЗИНГОВОЙ СХЕМЕ БУДЕТ ГТЛК

По данным “Ъ”, получателем кредита Газпромбанка в €522 млн на строительство двух СПГ-барж для перегрузочных комплексов НОВАТЭКа в Мурманске и на Камчатке стала Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). У ГТЛК уже заключен контракт на строительство барж с корейской Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering стоимостью \$748,2 млн, и после получения барж компания передаст СПГ-хранилища в лизинг подконтрольной НОВАТЭКу «Арктической перевалке». Такая схема управления позволит акционерам проекта не брать на баланс долг за строительство танкеров.

Газпромбанк предоставит кредит в размере €522 млн (или \$610 млн) на строительство двух плавучих хранилищ сжиженного природного газа для проектов НОВАТЭКа в Мурманске и на Камчатке Государственной транспортной лизинговой компании, сообщили “Ъ” источники, знакомые с ситуацией. 22 сентября Газпромбанк сообщил, что даст кредит сроком на 16 лет с условием последующей сдачи барж в лизинг. Ни получатель кредита, ни лизингополучатель в сообщении не раскрывался, дополнительно в банке и НОВАТЭКе этого не уточнили.

В июне 2020 года южнокорейская верфь Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering сообщила, что получила заказ на строительство двух барж для проекта НОВАТЭКа стоимостью \$748,2 млн. У верфи заключен опцион еще на два таких хранилища. Объем одной баржи – 380 тыс. кубометров СПГ. Верфь также будет отвечать за доставку СПГ-барж в Петропавловск-Камчатский и Мурманск. Поставка плавучих хранилищ синхронизирована с запуском терминалов в конце 2022 года.

Судостроительный контракт был подписан с ГТЛК, и компания уже выплатила по нему первый аванс. После завершения строительства баржи перейдут в собственность ГТЛК, и она передаст их в лизинг ООО «Арктическая перевалка» – дочерней компании НОВАТЭКа, которая будет отвечать за перевалку СПГ «борт в борт» в Мурманске и на Камчатке.

На большие формы мы смотрим. Газовозы для НОВАТЭКа (проект «Арктик СПГ-2») интересно было бы профинансировать. Возможно, купим какие-то из действующих 15 газовозов, построенных для «Ямал СПГ»

Аналогичная схема, позволяющая не консолидировать долг на балансе акционеров проекта, применяется для другого проекта НОВАТЭКа – «Арктик СПГ-2». Там заказчиком и лизингодателем 14 газовозов ледового класса стоимостью \$4,5 млрд выступает ВЭБ.РФ, совместная компания НОВАТЭКа и «Совкомфлота» берет их в лизинг, а НОВАТЭК подписывает с ней долгосрочные тайм-чартерные контракты. Среди причин, по которым НОВАТЭКу может быть выгодно не прямое владение СПГ-хранилищами, а лизинговая схема, Дмитрий Маринченко из Fitch выделяет выгодную процентную ставку (по сути, объект находится в залоге), а также большую операционную гибкость. В ГТЛК, Газпромбанке и НОВАТЭКе “Ъ” не ответили.

Стационарная перевалка в Мурманске и на Камчатке необходима НОВАТЭКу для того, чтобы оптимизировать использование специально построенных для СПГ-проектов на Ямале танкеров усиленного ледового класса Arc7, способных самостоятельно ходить во льдах. В районе Мурманска и Петропавловска-Камчатского море уже свободно ото льда, и

дальше газ в Европу и Азию смогут везти обычные СПГ-танкеры. Строительство СПГ-терминалов обойдется в 150 млрд руб. (с учетом дноуглубления и береговой инфраструктуры).

Пока непонятно, станет ли «Арктическая перевалка» самостоятельно управлять хабом или наймет кого-то в качестве оператора. Сообщалось, что в этой роли может выступить японская MOL, отмечает один из собеседников “Ъ”, но также может рассматриваться и «Совкомфлот»,

<https://www.kommersant.ru/doc/4502566>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.24.09; АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ МИШУСТИНА НЕ ПОВЫШАТЬ НАЛОГИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ; ПЕРЕЖИВАЮЩАЯ ОСТРЕЙШИЙ КРИЗИС ОТРАСЛЬ БУДЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ТЕРЯТЬ ПО 30 МЛРД РУБЛЕЙ В ГОД

Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) попросил **премьер-министра Михаила Мишустина** отложить повышение ставки НДС на авиаперелеты через Москву на период после 2024 г., говорится в письме президента РСПП Александра Шохина от 22 сентября. «Ведомости» ознакомились с документом, его подтвердили в РСПП.

В 2016 г. для авиабилетов на внутренние перелеты была введена льготная ставка НДС 10% (на международные рейсы она нулевая), она будет действовать до конца 2020 г., затем вернется к обычному уровню в 20%. На внутренние рейсы в обход Москвы и на все рейсы в Крым, Калининград и города Дальнего Востока ставка также нулевая и расти не будет.

«Рост ставки НДС приведет к росту налоговой нагрузки на авиакомпании на 30 млрд руб., что в условиях кризиса и закрытого международного авиасообщения несет в себе риски банкротств в отрасли, масштабных сокращений персонала, резкого снижения доступности воздушных перевозок для населения, в том числе для жителей регионов», – рисует в письме мрачные перспективы Шохин. Совсем обнулить НДС для московских рейсов Шохин не просит, так как «текущая разница ставки в 10% стимулирует развитие прямого авиасообщения между регионами», говорится в его письме. Развивать прямое авиасообщение между регионами, не через Москву, поручал в мае 2018 г. президент **Владимир Путин**.

«Письмо РСПП получено, предложение находится в проработке», – сообщили в **пресс-службе** правительства. Но Минфин выступает против. «Ставка 10% на авиаперелеты через аэропорты Москвы (за исключением перевозок в Крым, Калининградскую область и на Дальний Восток) была изначально установлена до 1 января 2021 г., и продлевать ее не планируется», – говорит представитель министерства. «НДС является одним из основных источников доходов федерального бюджета, уменьшение поступлений этого налога может привести к ограничению возможностей финансирования расходных обязательств государства, в том числе в социальной сфере, и связанных с поддержкой бизнеса в целях устойчивого развития экономики страны», – приводит аргументы представитель Минфина. **«Предложение РСПП направлено на поддержку российских авиаперевозчиков в условиях COVID-19. Его реализация создаст условия для устойчивой работы российских авиакомпаний, восстановления объемов авиаперевозок, а также поддержания спроса на внутрироссийские перевозки»,** – говорит представитель **Минтранса**.

В предыдущие годы аппаратный вес Минфина всегда оказывался больше, и **Минтрансу** никогда не удавалось провалить в правительстве новые финансовые меры поддержки авиакомпаний.

«В текущих кризисных условиях двойной рост ставки НДС на московских рейсах только навредит авиакомпаниям. В обычное время можно было бы справиться с такой

дополнительной налоговой нагрузкой и отвлечением средств из оборота, но не сегодня. На высококонкурентном авиарынке, особенно в 2020 г., перевозчики не могут себе позволить переложить НДС на пассажира. Разница в стоимости авиабилетов будет минимальна, максимум возникающей дополнительной нагрузки придется взять на себя авиакомпаниям. Поэтому возникнет недополученная выручка, которая в целом по отрасли может превысить 25 млрд за год», – говорит представитель S7. Представители «Аэрофлота», «Победы», «Уральских авиалиний» и Utair на запросы «Ведомостей» не ответили.

«Авиаперевозчики в текущих условиях будут вынуждены принять дополнительную налоговую нагрузку на себя. При ужасной конъюнктуре рынка – низкая платежеспособность населения, снижение пассажиропотока – компании не смогут повысить тарифы и переложить нагрузку на пассажиров. Поэтому повышение НДС приведет прежде всего к ухудшению финансового положения самих компаний», – говорит сотрудник крупной авиакомпании.

Все авиакомпании мира из-за пандемии коронавируса сократили перевозки в десятки раз, российские авиакомпании в январе – августе сократили перевозки на 49% до 43,7 млн человек, а в апреле и мае перевозки падали соответственно в 12,5 и 11 раз. Совокупный операционный убыток российских перевозчиков в первом полугодии составил более 120 млрд руб., кроме того, компании накопили долги перед банками, бюджетом и поставщиками в несколько десятков миллиардов рублей, погасить которые нужно будет в 2021 г., пишет Шохин. Российские авиакомпании могут в 2020 г. потерять 550 млрд руб. выручки из-за связанных с эпидемией коронавируса ограничений на перелеты и падения спроса, прогнозировал в апреле эксперт авиационной практики Bain & Company Сергей Зайцев.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/09/23/841015-aviakompanii-mishustina>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ДАРЬЯ МОЛОТКОВА; 2020.24.09; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET ПРОВЕЛ МАССОВЫЕ СОКРАЩЕНИЯ СОТРУДНИКОВ; ЭТА КОМПАНИЯ ЕДИНСТВЕННАЯ В РОССИИ ВЫПУСКАЕТ ГРАЖДАНСКИЕ РЕАКТИВНЫЕ ЛАЙНЕРЫ

О серьезных сокращениях в структуре, выпускающей самолеты SSJ100 (ранее это была компания «Гражданские самолеты Сухого», в конце 2019 г. она была присоединена к корпорации «Иркут» и в феврале 2020 г. стала ее филиалом «Региональные самолеты»), «Ведомостям» рассказали сотрудник «Региональных самолетов» и два человека, близких к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). В ОАК входит «Иркут» и раньше входили ГСС. Сокращения прошли в этом году в полном соответствии с трудовым законодательством, добавляет один из собеседников «Ведомостей».

В «Региональных самолетах» было сокращено не менее 500 человек, говорит один из собеседников. Еще в 2019 г. ставилась задача оптимизировать штат примерно на 900 человек, добавляет другой собеседник, не уточняя, какая часть этой задачи выполнена. В ГСС в последние годы до объединения с «Иркутом» было 3000–3100 сотрудников, говорится в отчетности компании. Получается, под сокращение попало от 15 до 30% всех сотрудников. ГСС (а теперь филиал «Региональные самолеты») пока остается единственным в России производителем гражданских реактивных лайнеров. Ближнемагистральный самолет SSJ100 – первый и пока единственный гражданский лайнер, разработанный в России с нуля. Другие заводы ОАК выпускают буквально единичные экземпляры советских самолетов Ту-204 и Ил-96 для президентского летного отряда, силовых ведомств и МЧС.

Факт сокращений подтверждается отчетностью самого «Иркута». Эта компания производит истребители Су-30 и разрабатывает гражданский среднемагистральный лайнер МС-21. В 2018–2019 гг. в «Иркуте» по итогам каждого квартала было от 14 600 до

15 700 сотрудников. В отчетности этого года из-за присоединения ГСС отражены уже все работники объединенной компании: на конец II квартала в ней было всего 17 000 человек, или на 700 меньше, чем в сумме в «Иркуте» и ГСС на конец прошлого года.

«Оптимизационные мероприятия затронут в основном административно-управленческий персонал – в среднем сокращения планируются на 8–10% [сотрудников ОАК].» В интервью РБК 1 сентября 2020 г.

Анатолий Сердюков
индустриальный директор «Ростеха»

В рамках организационных мероприятий филиал «Региональные самолеты» покинуло порядка 10% работников, утверждает представитель «Иркута». Некоторое сокращение штатной численности произошло и в административном штате самого «Иркута», добавляет он. «Были объединены две ключевые компании гражданского авиастроения – «Иркут» и ГСС, каждая имела полноценную управляющую команду и административный штат, в рамках кадровой оптимизации были в первую очередь сокращены дублирующие друг друга управленческие и административные должности в московских командах», – говорит источник в «Иркуте».

Сокращения все-таки коснулись и инженерного состава, например, была сокращена часть инженеров «Региональных самолетов», работавших в г. Жуковском, говорят два собеседника в ОАК. Сокращенным инженерам были предложены должности в других холдингах ОАК, в частности на заводе МиГ в Луховицах (в скором будущем станет собирать региональные пассажирские самолеты Ил-114) или в самом «Иркуте», кто-то согласился, добавляют они. Хотя Луховицы находятся совсем в другой части Московской области. Непонятно только, почему инженеры не нужны самому производителю «Суперджетов», единственному действующему гражданскому авиапредприятию, вздыхает один из собеседников.

Поставки «Суперджета» авиакомпаниям в последние годы падали из-за плохой организации постпродажного обслуживания – вышедших из строя запчастей приходится ждать неделями, все это время самолеты не летают и не приносят выручки. В 2019 г. поставки упали до минимальных значений. В этом году президент **Владимир Путин** одобрил поставку авиакомпаниям 59 SSJ100 с использованием новых мер господдержки, их получают «Аэрофлот», Red Wings, «Азимут» и, возможно, другие авиакомпании. Это должно увеличить поставки SSJ100 и дать программе вторую жизнь. «Региональные самолеты» помимо выпуска SSJ100 заняты разработкой, по сути, нового самолета на его основе – SSJ new, в котором будет замещено большинство импортных комплектующих. Разработка SSJ new и российского двигателя для него – ПД-8 – обойдется в 120–130 млрд руб., писали ранее «Ведомости».

«Процесс формирования единой команды продолжается. Во главу угла ставится требование сохранить и развить ключевые компетенции, наработанные в объединяемых компаниях», – говорит представитель «Иркута».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/23/841013-proizvoditel-sukhoi>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.24.09; РЕГИОНАМ ПРЕДЛОЖЕНО СПРАВЛЯТЬСЯ САМОСТОЯТЕЛЬНО; В 2021 ГОДУ ОБЪЕМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАНСФЕРТОВ СОКРАТИТСЯ

На следующий год, видя ситуацию, которая у нас сейчас складывается, я считаю, что нам нужно разрешить регионам максимально заимствовать.

Андрей Белоусов
первый зампреда правительства РФ

Первый вице-премьер **Андрей Белоусов**, выступая 23 сентября перед членами Совета Федерации, сообщил: за восемь месяцев текущего года региональные бюджеты недополучили около 7% доходов. В абсолютном выражении – около 500 млрд руб.

Впрочем, несмотря на кризис, госдолг субъектов за это время вырос всего на 3% до 2 трлн руб.

Свести концы с концами удалось за счет бюджетных резервов: с учетом бюджета Москвы накопленные остатки составили 1,4 трлн руб., сказал **Белоусов**, а без его учета – 500 млрд руб. Регионы поддержала и федеральная власть, выделив дополнительно 800 млрд руб. трансфертов. В результате с проблемами этого года, кажется, справились.

Однако в будущем такого объема помощи регионы, скорее всего, уже не увидят. В 2021 г. им придется справляться самостоятельно – вместо федеральных трансфертов они получают практически неограниченную свободу решать свои проблемы с помощью финансовых рынков.

Правительство придумало шесть мер и послаблений, которые, как ожидается, помогут регионам справляться с последствиями кризиса в будущем году. Первое решение – коммерческие займы: заимствовать регионам, по словам **Белоусова**, предлагается разрешить «максимально». Второе – переход на трехлетнее планирование трансфертов, третье – продление режима снятия ограничений на дефицит региональных бюджетов и объем долга «как в части расходов на антикризис и антиковид, так и на компенсацию недополученных доходов к 2019 г.». Четвертая мера поддержки – разрешение регионам самостоятельно вносить изменения в сводную бюджетную роспись в части антикризисных мер. Пятая – продление на следующий год программы предоставления регионам казначейских кредитов на срок до 180 дней объемом до 300 млрд руб.

И наконец, главное, по словам **Белоусова**, решение – сдвиг срока выплаты кредитов регионами на 2029 г. «Это высвобождает в субъектах Федерации порядка 100 млрд руб. живых денег, – пояснил он. – Это очень большое подспорье».

Так ли? Эксперты считают, что от предложенной правительством помощи в среднесрочной перспективе не меньше проблем, чем пользы.

Директор региональной программы независимого Института социальной политики Наталья Зубаревич полагает, что подсаживание регионов на относительно дорогие коммерческие кредиты в нынешней ситуации только ухудшит их финансовое положение. «С чего они будут обслуживать и отдавать займы, если по результатам полугодия дефицит бюджета отмечался у 44 регионов, а по итогам года будет почти у всех?» – задается вопросом Зубаревич. Трехлетнее планирование трансфертов тоже, по ее мнению, может считаться облегчением с большими оговорками, поскольку в условиях нынешней нестабильности совершенно неизвестно, что будет хотя бы через год. Сдвиг срока выплат кредитов до 2029 г. проблем тоже не решает. «100 млрд освобождаемых денег – это в 5 раз меньше, чем бюджетные потери регионов за один только II квартал», – отмечает она.

Реально поддержать регионы можно только одним способом – выделением им дотаций с предоставлением возможности региональным правительствам самим определять, как тратить эти деньги, уверена Зубаревич.

Однако, судя по «ситуации, которая у нас сейчас складывается», в следующем году российским регионам придется активно заимствовать деньги на рыночных условиях. Банкам стоит приготовиться к наплыву новых заемщиков.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/quotes/2020/09/23/841019-regionam-spravlyatsya>

КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; АНДРЕЙ ФИЛИППОВ; 2020.24.09; ГРУЗОВИКИ НЕ ЗАБУКСОВАЛИ ПЕРЕД БОЛЕЗНЬЮ; РЫНОК КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА СРАВНИТЕЛЬНО ЛЕГКО ПЕРЕЖИЛ ПАНДЕМИЮ

Как и ожидалось, карантин негативно повлиял на рынок коммерческого транспорта: снизились и объемы перевозок, и способы реализации товаров, и, как следствие, продажи техники. Но, вопреки прогнозам, падение не стало масштабным – есть шансы, что по итогам года рынок продемонстрирует полное выздоровление.

Малые формы

По итогам восьми месяцев 2020 года в сегменте LCV было реализовано 60 930 единиц техники (-12,1%). Если ориентироваться на цифры, полученные по итогам первого полугодия, когда падение спроса составляло 13,7%, ситуация мало-помалу улучшается.

Лидер среди производителей, естественно, не поменялся. ГАЗ, занимающий 44,2% рынка, сумел реализовать 26 941 единицу продукции (-13,6%). Первое место среди моделей, само собой, занимает семейство «ГАЗель Next» – 15 035 (-14,5%). Кроме него в топ вошли: на третьем месте ГАЗ-3302 «Газель Бизнес» – 6087 единиц (-12%) – и на шестом – ГАЗ-2752 «Соболь», 2109 единиц (-2,5%). Очевидно, что «Бизнес» благодаря отработанным годами конструкции и меньшему ценнику сдает свои позиции очень неохотно.

С серьезным отставанием от флагмана расположился УАЗ – 8656 единиц (-21,7%). Впрочем, это достаточно предсказуемо, потому как основная модель предприятия все та же «буханка» УАЗ-3909 – 4215 единиц (-15,8%). Грузопассажирский вездеход до сих пор любим многими и потому прочно удерживает пятую строчку модельного топа. А что же «перспективный и конкурентоспособный» УАЗ «Профи»? Увы, похоже, покупатели окончательно распробовали эту модель и полностью в ней разочаровались – 1533 единицы (-36,6%). Антирекорд сегмента и седьмая строчка топа.

Заслуженная «бронза» по итогам восьми месяцев у Ford – 7856 единиц (+2,2%). Складывается ощущение, что СП Ford Sollers просто забыли предупредить о проблемах с продажами – и оно который год уверенно отжимает свои проценты рынка. Собираемый в России Ford Transit был реализован в количестве 7765 единиц (+4,2%) – это «серебро» в модельном топе.

На четвертой строчке Lada – 6765 единиц (-3%). Видимо, АвтоВАЗ все же смог убедить перевозчиков в своей надежности и постепенно вытесняет иностранных конкурентов из ниши «каблучков». Так, Lada Largus VU с результатом 5791 единица (-1,1%) занимает четвертую строчку топа. Теперь вдобавок к ней в топ-10 забралась еще и Lada Granta VU – 911 единиц (-0,8%).

Пятое место все еще занимает Volkswagen – 2477 единиц (-29,7%), а на шестую строчку поднялся Peugeot – 1860 единиц (-2,9%). Модель Traveller наконец-то смогла попасть на девятое место – 927 единиц (+2,2%).

Увы, с уходом поколения Sprinter Classic Mercedes-Benz медленно, но верно продолжает свой путь вниз – 1711 единиц (-20,8%). Новое поколение Mercedes-Benz Sprinter хоть и интересно, но очень дорого для нынешней ситуации на рынке.

Восьмое место по-прежнему за Hyundai – 1582 единицы (-1,7%). Причем теперь бывший монополист линейки Hyundai H-1 уже не делает погоду продаж, как раньше: 994 единицы (-7,4%) и восьмое место в топе. Следовательно, все остальное приходится на городской Hyundai HD35City – неплохо для неформатного 3,5-тонника.

Грузовой размер

Больших грузовиков с января по август было продано 44 042 единицы (-9,9%). Как и в случае с LCV, это лучше, чем по итогам полугодия, когда падение составило 11,4%.

Как обычно, лидер среди больших коммерсантов – КамАЗ. За восемь месяцев он произвел 16 569 единиц техники (-4,1%), что составляет 37,6% всего грузового сегмента. Самая продаваемая модель из линейки и при этом топ-1 среди моделей рынка не меняется уже который год. Перевозчикам было передано 4196 единиц (+3,6%) полноприводных КамАЗ-43118. Почему в стране, где ежегодно говорится о все улучшающемся качестве дорог, до сих пор в почете вездеходы, – вопрос риторический. Различные вариации на шасси КамАЗ-65115 занимают третье место в модельном топе – 2883 единицы (-14,9%). На четвертое место спустился КамАЗ-5490 – 2762 единицы (-20,2%). И на пятой позиции самосвал КамАЗ-6520 в количестве 2045 единиц (13,5%). Это самый большой рыбок вперед среди всех моделей, попавших в топ-10.

Серебряный призер по-прежнему ГАЗ – 4485 единиц (–16,6%). Семейство «ГАЗон Next», которое теперь является монополистом конвейера, расходуется не так хорошо, как хотелось бы. Второе место в топе моделей – 3140 единиц (–16,3%). Остальные цифры статистики приходятся на снятые с производства в мае текущего года ГАЗ-3308 «Садко» и ГАЗ-3309. По числу продаж полноприводный «Садко» по итогам полугодия занимал десятую строчку самых популярных моделей – 23,8% рынка. Возможно, ГАЗ рано принял решение о снятии его с конвейера.

На третьем месте Scania – 2420 единиц (–22,8%). Ее самая популярная модель Scania R замыкает топ-10 с 713 единицами (–11,5%).

Очень неожиданно на четвертой строчке оказался «Урал» – 2329 единиц (+23,1%). Это рекордный рост продаж среди сколь-нибудь значимых цифр и серьезный взлет с низов списка популярности. Парадоксально, но при этом ни одна модель автозавода не попала в топ-10. А все потому, что в Миассе по-прежнему не придумали единого наименования для всей линейки автомобилей и каждую модель в статистике отображают под своим индексом. Для специалистов – очень правильное решение, но для статистики – упущение. Пятое место удержал за собой MAN – 2207 единиц (–24,4%). Причем сразу две его модели попали в топ: на седьмом месте MAN TGS – 1104 единицы (–12,3%), а на девятом – MAN TGX, 884 единицы (–43,1%). Интересно, что в прошлом году все было с точностью до наоборот – перевозчики начали экономить?

На шестой строчке белорусский МАЗ. Компания смогла реализовать 2056 единиц техники (–17,2%). И судя по тому, что в топе моделей они не значатся, речи о крупном контракте не идет. Машины закупаются разные.

Mercedes-Benz теперь на седьмом месте – 1991 единица (–14,6%). И судя по тому, что продажи Mercedes-Benz Actros, находящегося на шестой строчке топа, составили 1796 единиц (–5%), просадка произошла на Mercedes-Benz Axor. Похоже, «бюджетных» иностранцев теперь всю теснят отечественные аналоги.

Восьмая строчка за Isuzu – 1967 единиц (7,6%). Имея в продуктовой линейке три модели, «японцы», собираемые в Ульяновске, чувствуют себя весьма уверенно. Кстати, марка замыкает плотную группу игроков, чьи продажи разнятся в пределах 200 машин. Один крупный контракт может легко поменять их местами.

Пассажирский сегмент

На рынке автобусов складывается очень неоднозначная ситуация, если судить по статистическим данным агентства «Автостат инфо». Еще совсем недавно были основания полагать, что пассажирского транспорта все перипетии экономики не только не коснулись, но и пошли на пользу. По итогам полугодия сегмент не только не упал, но даже вырос на 1,2%! Увы, похоже, дело в крупных контрактах, которые были заключены намного раньше и выполнены в течение первых шести месяцев 2020 года. Итог же восьми месяцев, не считая категории М2, – 7992 новых автобуса (–7%).

Как и в других сегментах, лидер среди производителей автобусов не изменился. ПАЗ уверенно удерживает первую строчку – 3802 единицы (–24%), или 47,5% рынка. С одной стороны, цифры не радуют. Тем более что древняя модель ПАЗ-3205 практически в два раза опережает число современных ПАЗ Vector и ПАЗ Vector Next, скрывающихся теперь под единым индексом ПАЗ-3204. Хотя в прошлом году ситуация для новых моделей складывалась более радужно, да и модельный ряд ПАЗ Vector Next за это время стал существенно больше. Но ценник по-прежнему является ключевым фактором, особенно в условиях сильно снизившегося пассажиропотока.

С другой стороны, нужно обратить внимание на разницу в падении продаж у ПАЗа и у рынка в целом. Она означает только одно: перевозчики отдали приоритет современным автобусам большого класса. Для пассажиров это плюс.

Подтверждением вышесказанного является ЛиАЗ, который по итогам восьми месяцев реализовал 1570 единиц техники (+76%). Сказать, что для Ликинского автобусного завода

это успех – не сказать ничего. Предприятие совершило очень серьезный рывок, значимый не только и не столько для рынка, сколько для пассажиров. Практически весь модельный ряд ЛиАЗ – низкопольные городские автобусы, наиболее комфортные для перевозок. Кстати, модель ЛиАЗ-5292 единственная, которая – кроме «бессмертного пазика» – перевалила за тысячу проданных экземпляров. Хорошо разошелся и мидибус ЛиАЗ-4292 «Курсор».

Третью строчку самых успешных автобусных заводов занимает НефАЗ – 982 штуки (+12,5%). К сожалению, всеобъемлющий индекс НефАЗ-5299, скрывающий под единой цифрой весь ряд, состоящий из 12 (!) моделей, как и раньше, не позволяет оценить, что именно из продукции завода действительно популярно у перевозчиков. Единственное, о чем можно говорить конкретно: Москва получила 100 электробусов КамАЗ-6282, которые также нужно добавить к общей статистике пассажирской техники, произведенной на НефАЗе.

Немного неожиданно, но факт: на четвертом месте по продажам белорусский МАЗ, реализовавший 425 единиц (+114,6%). Благодаря ценовой политике и импортной начинке своих автобусов в виде двигателей Mercedes-Benz и АКП Allison минчане смогли выиграть тендер на поставку сотни новейших сочлененных автобусов МАЗ 216 в Санкт-Петербург. Кроме того, российский рынок сравнительно неплохо принимает машины большого класса МАЗ 203 и мидибусы МАЗ 206.

А замыкает топ-5 самых популярных марок... «Урал». Да, все верно, спецавтобусы, а проще говоря, вахтовки, разошлись в количестве 213 единиц (+49%). Как говорится, какие дороги, такие и автобусы. Комментировать здесь что-либо затруднительно.

К сожалению, закрытие границы с Китаем очень сильно просадило продажи автобусов из Поднебесной. К примеру, Yutong, уверенно занимавший в прошлом году четвертую строчку продаж, сейчас чувствует себя уже не так хорошо. Впрочем, это касается всех автобусов импортного производства: их продажи упали на 27%.

В то же время стоит понимать, что рынок пассажирской техники имеет свои нюансы и называемые цифры очень сильно зависят от дат закрытия конкретных контрактов. В любом случае из бесед с представителями ЛиАЗа и МАЗа становится ясно, что портфель заказов данных предприятий заполнен как минимум до конца года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4501189>

ГАЗЕТА.РУ; СЕРГЕЙ КОЖУХОВ; 2020.23.09; «СИТИМОБИЛ»: КОНСОЛИДАЦИЯ НА РЫНКЕ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ ПРОДОЛЖИТСЯ; «СИТИМОБИЛ» ОЖИДАЕТ ЧЕТЫРЕХКРАТНОГО РОСТА ПОЕЗДОК ПАССАЖИРОВ

Сбербанк проводит масштабную трансформацию собственного бизнеса, о чем расскажет 24 сентября на конференции СберКонф. Один из ее участников, сервис заказа такси «Ситимобил», входящий в экосистемы Сбербанка и Mail.ru Group, смог успешно адаптироваться к непростой ситуации этого года и даже укрепил свои позиции. «Газета.Ру» поговорила с исполнительным директором «Ситимобил» Виталием Бедаревым – он рассказал о том, как пережили самоизоляцию агрегаторы такси и что изменится с приходом в Россию «китайского Uber».

– 2020 год внес серьезные коррективы в работу многих компаний. Как длительная самоизоляция и карантинные ограничения сказались на вас, есть ли принципиальные перемены в бизнесе?

– Пандемия настигла нас в момент региональной экспансии – за последний год мы запустились во всех крупнейших городах России с населением более 1 млн человек и завоевали значительную долю рынка. Отчасти именно это помогло пройти самые сложные месяцы с небольшими потерями. Если в Москве спрос на поездки упал сильно – в худшую неделю с 31 марта по 6 апреля примерно на 40% по сравнению с

докоронавирусным периодом, – то в других регионах падение не было таким значительным. Где-то, например, в Краснодаре, мы даже выросли по количеству поездок. Уже в начале лета мы зафиксировали стремительный рост спроса на поездки в такси. Связываем его с желанием людей избегать лишних социальных контактов: вместо общественного транспорта люди выбирают такси и доезжают на нем до конечной точки. В обычное время пользователи добираются на такси до станции метро или остановки общественного транспорта, что привело к увеличению продолжительности поездок. Но несмотря на все изменения и сложности мы продолжали расти. Число поездок с апреля по июнь увеличилось в 3 раза по сравнению с аналогичным периодом 2019 года, а по прогнозам на этот квартал мы вырастем по количеству поездок в 4 раза.

– Какие у вас прогнозы относительно рынка такси, в какую сторону он движется в связи с нынешней ситуацией?

– Мы продолжим курс на региональную экспансию и наращивание доли на рынке, а также будем развиваться как мультимодальная платформа городского транспорта. «Отскок» рынка после пандемии в России произошел быстрее, чем в других странах, но в связи с вирусом на несколько лет отодвигаются горизонты массового отказа от личного автомобиля. Главным конкурентом такси сейчас будет именно он, и нам предстоит приложить усилия, чтобы доказать пользователям, что такси – это более удобно, выгодно, а главное, безопасно.

– Были сообщения о том, что «Ситимобил» обсуждает различные форматы сотрудничества с Gett, в том числе объединение бизнеса в России. Ведутся ли сейчас такие переговоры с конкурентом?

– Мы продолжаем эксперимент с Gett – сейчас пока возим небольшую часть заказов их экономтарифа, которые попадают в нашу систему и распределяются среди перевозчиков, сотрудничающих с «Ситимобил». Интересные компании на рынке, конечно же, есть, но переговоры с ними – в компетенции наших акционеров, Сбербанк и Mail.ru Group.

– В этом году на российский рынок вышел новый серьезный игрок – компания Didi, которую еще называют китайским Uber, за то, что он поглотил оригинальный Uber у себя на родине. Грозит ли экспансия такого мощного игрока существенным переделом российского рынка?

– Мы следим за выходом международного игрока, но уверены в своих позициях. Во-первых, мы часть экосистемы Сбербанк и Mail.ru Group, что дает огромные преимущества – как с точки зрения привлечения пользователей и финансирования, так и в плане сотрудничества с другими сервисами этих экосистем. Например, доступ к финансовой экосистеме Сбербанк позволяет «Ситимобил» договориться о более выгодных условиях лизинга автомобилей, чтобы затем привязать их к нашей платформе. А вместе с Mail.ru Group мы активно развиваем сервис такси в рамках социальной сети «ВКонтакте». В августе пользователи «Такси ВКонтакте» совершили более 2,5 млн поездок. У «Такси ВКонтакте» аудитория более молодая, ее ядро – люди от 18 до 25 лет. У «Ситимобил» более взрослая аудитория. Мы уверены, что этими двумя брендами мы сможем удержать и первых, и вторых.

Во-вторых, Didi выходит на российский рынок с картами Google, которые не всегда точно отражают даже крупные российские города за пределами Москвы и Санкт-Петербурга. Поэтому поначалу им будет непросто конкурировать с Яндексом, у которого, по мнению многих экспертов, лучшие геосервисы в России, и с нами – мы для навигации и маршрутизации заказов используем комбинацию сервисов HERE и 2ГИС (сервис стал частью экосистемы Сбербанк и СП с Mail.ru Group в августе 2020 года), которую дорабатывали с помощью наших собственных алгоритмов в течение нескольких лет.

– В то же время Didi дает водителям чрезвычайно привлекательную комиссию – 5%. У российских игроков она составляет 15-30%. Что российские агрегаторы могут противопоставить против такого демпинга?

– За время работы Didi в Казани мы не заметили падения спроса и водительской базы. Клиенты и водители продолжают выбирать нас, так как мы предлагаем справедливую стоимость поездки и для пассажира, и для водителя.

Условия для водителей Didi предлагает примерно такие же, как у нас в Казани. Мы сохраняем низкую комиссию на рынке агрегаторов, а также способствуем достойному заработку водителей, которые работают с нами. Для этого у нас существует несколько систем бонусов, доплат и привилегий, с которыми они могут зарабатывать еще больше. Водители с высоким рейтингом и большим количеством поездок могут уменьшать комиссию сервиса до минимальной или получать доплату за брендинг автомобиля. Также у нас есть функция «чаевых», благодаря которой пассажир может перечислить чаевые водителю со своей карты.

Еще мы одни из немногих на рынке заботимся о комфорте водителей – в той же Казани этим летом открыли площадку «Ситимобил для водителей». На днях запустили ее в Екатеринбурге и планируем в других городах. Водители, как правило, ценят возможность иметь место, где можно встретиться, перекусить и просто отдохнуть.

– Почему вы поддержали заблокированное ФАС России объединение «Яндекс.Такси» и «Везет», ведь с ним компании займут еще большую долю? Можно ли из этого сделать вывод, что вы не считаете объем основным конкурентным преимуществом?

– Мы убеждены, что консолидация игроков на рынке агрегаторов такси продолжится. Все-таки коронавирус нанес серьезный удар отрасли, и дело даже не только в падении спроса – агрегаторы за свой счет поддерживали водителей, обеспечивали их средствами индивидуальной защиты. Мы до сих пор продолжаем бесплатно дезинфицировать машины наших партнеров, также во время пандемии мы компенсировали водителям вынужденный простой из-за болезни или карантина в связи с коронавирусом – выплаты получили более 100 водителей на сумму более 5,3 млн руб.

Все это требует существенного запаса прочности, которого нет у небольших игроков. Поэтому мы верим, что в следующем году рынок ждут новые M&A сделки и ужесточение конкуренции. Но это хорошо: конкуренция заставит всех еще лучше работать над качеством сервиса, от чего выиграют и пассажиры, и водители.

– Как вы оцениваете влияние на ваш бизнес новых правил расчета стоимости полисов ОСАГО?

– В первую очередь это коснется наших партнеров-таксопарков, которые имеют свой собственный автопарк. Вступившие в силу поправки в закон об индивидуализации тарифов ОСАГО позволят страховым компаниям самостоятельно устанавливать тарифы исходя из ряда дополнительных факторов. К повышающим тариф факторам относятся лишение прав, неоднократное нарушение ПДД, езда в нетрезвом виде и прочее. Предполагается, что стоимость полиса для аккуратных водителей должна понизиться. Однако тренд последних лет заключается в увеличении стоимости полиса, что является серьезной нагрузкой для наших партнеров и проблемой для всей отрасли.

– Насколько Россия продвинута в сфере цифрового потребления услуг через приложения?

– В целом, в России достаточно сильно развиты информационные сервисы и с каждым годом количество новых проектов только растет. Большинство наших клиентов использует приложение «Ситимобил» или социальную сеть «ВКонтакте» для заказа такси. Однако в некоторых городах у нас все еще высокая доля заказов по телефону. Во многом это связано с устоявшимся паттерном, особенно в тех регионах, где изначально работали перевозчики с собственной диспетчерской.

– В **Минтрансе России** считают, что выпустить автономные машины на городские улицы можно будет к 2024 году. Что вы думаете о преимуществах и рисках беспилотных автомобилей, как это изменит рынок и ваш бизнес? Сбербанк также развивается в направлении беспилотных автомобилей, будете участвовать?

– Беспилотный транспорт – это будущее, к которому стремится весь мир. Насколько быстро оно наступит, зависит от уровня развития технологий, готовности нормативно-правовой базы и городской инфраструктуры. Мы с интересом изучаем проекты беспилотных такси, смотрим на наших коллег, которые активно тестируют беспилотные автомобили. Можем сказать, что для себя не исключаем возможность запуска подобных проектов вместе с нашими ключевыми инвесторами Mail.ru Group и Сбербанком.

При этом мы понимаем, что вопрос использования беспилотных автомобилей в сфере такси будет требовать значительной проработки – все же безопасность пассажиров и участников дорожного движения должна стоять на первом месте.

– «Яндекс» запустил единое приложение для такси, каршеринга и других услуг, планируется ли аналогичный запуск суперапп на базе «Ситимобил»? Какие сервисы туда могут войти? Считаете ли, что такси в нынешних условиях должно развиваться в одной экосистеме с другими сервисами? Как сказывается на вашем бизнесе работа в экосистеме Сбербанка и Mail.ru Group?

– Мы планируем развивать наш сервис в направлении городской мобильности и мультимодальных поездок. Это значит, что для каждого пользователя приложение будет строить маршрут, используя разные виды транспорта и комбинации его использования. Так, в любой момент пользователь выбирает оптимальный для себя маршрут в зависимости от пробок, дня, времени суток, личных предпочтений и др. Нам нет никакого смысла принуждать всех ездить на такси: если клиенту надо проехать 3 км, то такси – это не самое удобное и дешевое решение. Поэтому лучше на такой дистанции воспользоваться велосипедом или самокатом.

Этим летом мы впервые в дополнение к услугам такси добавили интеграцию с новым видом транспорта – электросамокатами Urent. Наши пользователи в нескольких городах смогут выбирать эту опцию, если им нужна поездка на короткие расстояния или они просто хотят покататься по парку с друзьями для развлечения. Мы также работаем над интеграцией с каршерингом YouDrive, который входит в состав СП. Каршеринг в России пользуется большей популярностью, чем в большинстве стран мира, и Москва входит в тройку лидеров по использованию каршеринговых автомобилей. Также ведем переговоры об интеграции с системами общественного транспорта.

При этом мы вряд ли пойдем по пути «супераппа для всего», но нас точно привлекает идея создания единого приложения для разных видов мобильности и различных партнерств внутри экосистем Mail.ru и Сбербанка, от которых будут выигрывать наши пользователи. Например, весной мы запустили доставку, которая нужна многим сервисам внутри экосистем, а в нашем приложении уже сейчас есть возможность перехода к приложениям доставки готовой еды и продуктов. Будем изучать другие возможные коллаборации.

Сбербанк – уже не просто кредитная организация, ограничивающаяся рамками привычного банковского обслуживания. В орбиту экосистемы компании уже входит свыше 30 сервисов для бизнеса, учебы, перевозок, покупок, подбора персонала и даже оказания услуг мобильной связи. Некоторые проекты Сбербанк развивает в партнерстве с Mail.ru Group (у компаний есть совместное предприятие в сфере транспорта и еды) и Rambler Group. Однако на этом компания останавливаться не намерена, о будущем экосистемы Сбербанк расскажет в ходе большой конференции СберКонф 24 сентября.

– Минфин России поручил оценить возможность замены служебных машин чиновников на такси. Как вы относитесь к этой инициативе?

– Да, мы в курсе этой инициативы, она появляется в новостной повестке уже не первый раз за последние 5 лет. Мы, конечно, оцениваем инициативу положительно, так как это позволит нам максимально загрузить машины перевозчиков и сократить их простой, что поможет сделать бизнес любого парка более прибыльным. Но здесь много дискуссионных вопросов, которые остаются открытыми, так как перевозка государственных служащих

сопряжена с жесткими требованиями по классу машин, спецификой госзакупок и тому подобное.

– Было много дискуссий по поводу того, считать ли водителей наемными сотрудниками агрегаторов или нет. Нечто подобное планировалось включить в новый «Закон о такси». Какова ваша позиция в этом вопросе?

– Мы не только крайне внимательно следим за законодательным процессом, но и стараемся участвовать как эксперты рынка и донести нашу позицию до авторов законопроекта. В части статуса водителей: сейчас он четко закреплен в рамках действующих норм – водитель не является нашим сотрудником, как и его ТС не принадлежит нам. Мы являемся информационным сервисом, который помогает пассажиру и водителю найти друг друга по самым оптимальным для обоих условиям в конкретном моменте.

Вместе с тем мы понимаем, что в законодательстве сейчас масса пробелов, которые требуют скорейшего урегулирования, что в частности касается имплементации института самозанятых в такси, и тут мы готовы обсуждать введение субсидиарной ответственности и ряд дополнительных механизмов.

– Таксисты жалуются на низкие доходы и переработки, как, на ваш взгляд, можно сделать их экономику более эффективной?

– Необходимо отталкиваться от запросов водителей: сегодня агрегаторы такси, в том числе «Ситимобил», предлагают разные форматы работы и условия для водителей, которые позволяют максимально эффективно использовать рабочее время, увеличивая количество выполняемых заказов, а значит, и доход водителя.

В конце мая мы внедрили новую систему работы для водителей, которая персонализированно подбирает самый подходящий заказ и предлагает его определенному водителю с возможностью отказаться от него. До этого в приложении один заказ уходил сразу нескольким водителям, которые могли самостоятельно выбрать понравившийся. Такое распределение не было эффективно – поездка могла достаться водителю, который находился дальше. Это приводило к увеличению времени подачи машины и неоптимальному распределению заказов между водителями, что снижало их совокупный заработок.

С момента запуска новой системы прошло больше 3 месяцев, и мы видим положительную динамику. С момента раскатки в приложении доход водителей в час вырос более чем в 2 раза, а количество водительских отмен сократилось в 3 раза. Конечно, мы фиксировали отток нецелевого сегмента водителей, но он был в пределах ожиданий. Стоит добавить, что после снятия жестких ограничительных мер и резкого увеличения количества заказов сокращение времени подачи было незначительным.

<https://www.gazeta.ru/business/2020/09/21/13260631.shtml>

РБК; ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2020.24.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО СЭКОНОМИТ 200 МЛРД НА ПЕРЕНОСЕ РЕФОРМЫ ЗАРПЛАТ ЧИНОВНИКОВ НО К 2023 ГОДУ ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ВЕРНУТЬСЯ К ПЛАНУ ПОВЫШЕНИЯ ОКЛАДОВ ГОССЛУЖАЩИХ ПРИ СОКРАЩЕНИИ ИХ ЧИСЛЕННОСТИ

Решение правительства отложить на два года реформу денежной мотивации федеральных чиновников сэкономит бюджету почти 200 млрд руб., следует из проекта госбюджета. Реформа предполагает повышение постоянной части оклада госслужащих

Правительство сэкономит почти 200 млрд руб. за счет переноса на 2023 год реформы «системы материальной мотивации» федеральных госслужащих, следует из пояснительной записки к проекту федерального бюджета на 2021–2023 годы (документ есть в распоряжении РБК). Решение отложить реформу на два года принято ради обеспечения сбалансированности федерального бюджета.

После обвала бюджетных доходов в 2020 году и рекордных антикризисных трат из-за пандемии российский бюджет будет дефицитным на протяжении трех ближайших лет. Другие способы балансировки бюджета, согласованные правительством, – сокращение на 10% всех «незащищенных» статей бюджета, пропуск в 2021 году индексации зарплат чиновников и меры по мобилизации дополнительных доходов (включая повышение налоговой нагрузки на добывающий бизнес).

Перенос сроков реализации мер по совершенствованию системы оплаты труда госслужащих связан с необходимостью финансирования первоочередных мероприятий для устойчивого развития экономики в условиях распространения коронавируса, в том числе обеспечивающих всестороннюю социальную поддержку населения, заявили РБК в Минфине.

Что предполагает реформа

Суть реформы оплаты труда госслужащих состоит, с одной стороны, в увеличении постоянной части оклада чиновников, а с другой – в «оптимизации бизнес-процессов» и сокращении численности госаппарата, объяснял министр финансов Антон Силуанов в сентябре 2018 года.

По замыслу Минфина, численность сотрудников центральных аппаратов федеральных министерств в 2020 году должна сократиться на 10%, а территориальных органов – на 5%, говорила первый **замминистра** финансов Татьяна Нестеренко в сентябре 2019 года. К 2021 году сокращение численности территориальных подразделений федеральных органов исполнительной власти должно было достичь 15%.

По ее словам, нужно отказаться от неэффективных регламентных процедур и актуализировать либо отменить устаревшие стандарты, «требующие временных затрат и немалых кадровых ресурсов». А высвобождающиеся средства предполагалось направить на повышение оплаты труда госслужащих. «Параметры предстоящего повышения рассчитаны на сокращенную численность госслужащих. Если не провести запланированное сокращение, конкурентного уровня оплаты труда на госслужбе не достичь. Или потребуется выделение из бюджета дополнительных средств в объеме до 100 млрд руб. ежегодно», – объясняла Нестеренко в интервью «РИА Новости».

Какие изменения предусмотрены в бюджете

Правительство одобрило уменьшение бюджетных ассигнований, предусмотренных на «совершенствование системы материальной мотивации федеральных госслужащих в связи с переносом сроков проведения мероприятий», отмечается в пояснительной записке к проекту федерального бюджета. В 2021 году они должны сократиться на 96,4 млрд руб., а в 2022-м – на 99,32 млрд руб. Но в 2023 году, наоборот, вырасти на 99,1 млрд руб. по сравнению с 2022 годом.

Проводить такую реформу без дополнительного финансирования будет просто неэффективно, поэтому было принято решение перенести сроки ее проведения, полагает старший научный сотрудник лаборатории исследований бюджетной политики РАНХиГС Александр Дерюгин. Принцип оптимизации процессов, сокращения штата с одновременным увеличением зарплат для оставшихся сотрудников с успехом применяется в коммерческой сфере, международная практика показывает, что он эффективен и для госуправления, добавил он.

Одновременно правительство отказалось от проведения ежегодной индексации окладов госслужащих в следующем году (в 2022 и 2023 годах предполагается вернуться к стандартному повышению). Власти не в первый раз прибегают к пропуску ежегодного повышения зарплат чиновников в качестве меры обеспечения сбалансированности бюджета: индексация для госслужащих приостанавливалась на период 2014–2017 годов после кризиса 2014 года. Затем в течение трех лет с 1 октября зарплаты чиновников ежегодно увеличивали на уровень инфляции за предыдущий год.

Сколько зарабатывают федеральные чиновники

Средняя зарплата госслужащих в центральных аппаратах федеральных органов власти в 2018 году достигла 126,6 тыс. руб. Данные за 2019-й Росстат до сих пор не представил, но если увеличить их на уровень фактической инфляции за прошлый год (4,3%), то средняя зарплата федеральных чиновников могла вырасти до 132 тыс. руб. в месяц.

Самыми высокооплачиваемыми федеральными чиновниками в 2018 году стали сотрудники аппарата правительства (240,4 тыс. руб. в 2018 году) и администрации президента (236,7 тыс. руб.). Среди министерств и ведомств самыми высокооплачиваемыми оказались сотрудники Федерального казначейства (159 тыс. руб.). Далее следуют МИД – 151,1 тыс. руб., МЧС – 145 тыс. руб., Федеральная налоговая служба (ФНС) – 144,8 тыс. руб. и Минфин – 139 тыс. руб.

Согласно закону «О государственной гражданской службе РФ», зарплата госслужащих состоит из суммы должностных окладов, включающих должностные оклады и оклады за классный чин, а также ежемесячных и иных дополнительных выплат. Дополнительными выплатами могут быть меры материального поощрения и стимулирования. К последним относятся, например, премии по результатам профессиональной служебной деятельности и предоставление льгот и соцгарантий.

По состоянию на 1 июля 2019 года в России было около 855 тыс. госслужащих, из них 603 тыс. человек – федеральные чиновники, 252 тыс. – госслужащие регионов, говорила Нестеренко. В органах местного самоуправления работают еще 395 тыс. муниципальных служащих, добавляла она. «Но к чиновникам у нас принято относить не только государственных гражданских и муниципальных служащих, а всех работников государственных и муниципальных органов. Их около 2,4 млн человек. Получается, на 10 тыс. населения России приходится 163 чиновника», – рассказывала **замминистра финансов**.

Какие еще приняты меры для сокращения дефицита бюджета

Перенос реформы зарплат федеральных чиновников наряду с отказом от ежегодной индексации их окладов в 2021 году, а также оптимизацией на 10% всех «незащищенных» статей бюджетных расходов стали мерами по сокращению расходов дефицитного федерального бюджета.

Последний раз подобное сокращение госбюджета проводилось в 2016 году, после падения цен на нефть и сокращения нефтегазовых доходов. Но теперь правительство вынуждено было пойти и на уменьшение оборонных расходов. Расходы на реализацию государственной программы вооружений будут урезаны на 5% в 2021–2023 годах.

«Без оптимизации и сокращений мы бы не вышли на общие сбалансированные принципы бюджетной политики в 2022 году. Что называется, по ниточке со всех мер собирали, чтобы сбалансировать бюджет», – говорил журналистам Силуанов на брифинге после одобрения правительством бюджетного пакета.

Для мобилизации бюджетных доходов были приняты и меры по увеличению фискальной нагрузки на бизнес (увеличение НДС в отношении сырья для удобрений и руд черных и цветных металлов, модификация параметров налога на дополнительный доход в нефтяной отрасли и пересмотр ряда нефтяных льгот). Ставки акциза на сигареты, табачную продукцию и электронные сигареты возрастут на 20% (что приведет к увеличению стоимости пачки в среднем на 15–20%). Кроме того, дополнительный доход в бюджет принесут введение НДС на проценты по вкладам свыше 1 млн руб., повышение НДС до 15% для зарабатывающих более 5 млн руб. в год, повышение ставок налогов на дивиденды в пользу резидентов Кипра, Мальты, Люксембурга.

https://www.rbc.ru/economics/23/09/2020/5f68c72f9a7947663550eec5?from=column_28

1 КАНАЛ; 2020.23.09; ВЛАДИМИР ПУТИН ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ ПРОДЛИЛ СРОКИ ПРЕБЫВАНИЯ ИНОСТРАНЦЕВ ДО 15 ДЕКАБРЯ

Указ, который подписал президент, касается иностранцев и лиц без гражданства на территории нашей страны. А именно тех, кто оказался в неопределенном статусе из-за пандемии, когда государства закрыли границы. У кого-то закончилось действие паспорта или трудовой контракт.

И вот указ разрешает им временно оставаться в нашей стране до 15 декабря, раньше это было 15 сентября. Это касается даже тех, кого собирались депортировать.

В ближайшие три месяца российские органы не будут аннулировать визы, виды на жительство и разрешения на работу.

<https://www.1tv.ru/news/2020-09-24/393836-vladimir-putin-iz-za-pandemii-prodlil-sroki-prebyvaniya-inostrantsev-do-15-dekabrya>

1 КАНАЛ; 2020.23.09; РОССИЯНЕ, ВЕРНУВШИЕСЯ ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ, ДОЛЖНЫ САМОИЗОЛИРОВАТЬСЯ В ОЖИДАНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ ТЕСТА НА КОРОНАВИРУС

Главный санитарный врач постановил, что все обязаны соблюдать самоизоляцию дома, пока не будет готов тест на коронавирус.

Документ вступает в действие сегодня. Россия летом восстановила авиасообщение с Турцией, рядом других стран, а с этой недели с Белоруссией, Казахстаном и Киргизией.

<https://www.1tv.ru/news/2020-09-24/393835-rossiyane-vernuvshiesya-iz-za-granitsy-dolzhny-samoizolirovatsya-v-ozhidanii-rezultatov-testa-na-koronavirus>

ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ КОНОПКО; 2020.23.09; АЭС, ЛЕДОКОЛЫ, ЦЕНТРЫ ТЕРАПИИ – АТОМНАЯ ОТРАСЛЬ РФ НАХОДИТСЯ НА ПОДЪЕМЕ. ВЕСТИ В 20:00

Российская атомная отрасль находится на подъеме. И доказательство этому – масштабные проекты, которые сейчас реализует страна. Такое мнение **Владимир Путин** высказал на встрече с представителями отрасли.

<https://www.vesti.ru/video/2225102>

ВЕСТИ; ЕКАТЕРИНА ФРОЛОВА; 2020.23.09; НОВАЯ РАЗВЯЗКА ОБЛЕГЧИТ ПРОБКИ НА ТРАССЕ М10. ВЕСТИ-МОСКВА

Строительство нового путепровода в Солнечногорском районе Подмосковья, который пустит транспортный поток над Ленинградским шоссе, выходит на финальную стадию. Уже этой осенью рабочие возведут все пролеты будущей магистрали, которая заметно снизит длину пробок на трассе М10. Там будет предусмотрено сразу пять съездов до ближайших населенных пунктов.

<https://www.vesti.ru/video/2225022>

ТАСС; 2020.23.09; ПУТИН ПОРУЧИЛ НАЙТИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕСУРСЫ НА ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Президент России **Владимир Путин** поручил правительству найти дополнительные ресурсы на развитие дорожного строительства в ближайшие три года, а также шире использовать в этой сфере инфраструктурные облигации.

На встрече с сенаторами в Кремле в среду глава государства отметил, что формирование широкой и качественной дорожной сети является ключевым фактором обустройства территорий и создания благоприятных условий для жизни людей. По его словам, сейчас в проекте федерального бюджета на развитие дорожной сети в ближайшие три года

заложено более 2,5 трлн рублей, а с учетом региональных дорожных фондов этот показатель достигает 6 трлн.

«Хорошо известно, что дорожное строительство имеет мощный комплексный эффект, дает стимул к развитию смежных отраслей, к созданию рабочих мест, новых производств», – отметил **Путин**. «В этой связи прошу правительство проработать вопрос изыскания дополнительных ресурсов для дальнейшего развития дорожного строительства в 2021-2023 годах, а также шире использовать внебюджетные средства и прежде всего направить на крупные проекты инфраструктурного развития агломераций средства, привлеченные через инфраструктурные облигации – действенный инструмент, уже опробованный, работает», – сказал президент.

По его словам, также нужно шире использовать инструменты государственно-частного партнерства. Среди примеров таких проектов он привел скоростную трассу Москва – Казань протяженностью почти 800 км, которая должна быть построена до 2024 года. «Планируется в этот проект инвестировать более 650 млрд рублей», – уточнил **Путин**. Он добавил, что эта дорога даст импульс деловой активности, усилит экономические связи и повысит инвестиционную привлекательность регионов Центральной России и Поволжья, поможет «полнее раскрыть их уникальный туристический потенциал, в том числе – прекрасных, замечательных древних городов» страны, «культурных и духовных сокровищниц России», таких как Муром, Дивеево и других исторических центров.

Говоря в целом о развитии транспортной инфраструктуры, президент отметил, что в течение трех лет планируется завершить реконструкцию аэропортов ряда регионов, в том числе расположенных в труднодоступных районах. «Конечно, это должно делаться наряду с развитием региональной авиации и соответствующих сегментов самолетостроения», – сказал **Путин**.

<https://tass.ru/ekonomika/9530397>

ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; ПРОЕКТЫ МАГИСТРАЛЬНОГО ПЛАНА ДО 2024Г ПОТРЕБУЮТ 4 ТРЛН РУБ., ИЗ НИХ 1 ТРЛН РУБ. ИЗ БЮДЖЕТА – БЕЛОУСОВ

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ (КМПИ, магистральный план) до 2024 года потребует финансирование в размере 4 трлн рублей, в том числе 1 трлн рублей – из госбюджета, заявил первый вице-премьер Андрей Белоусов, выступая на правительственном часе в Совете Федерации.

По его словам, план сейчас пересматривается для того, чтобы сосредоточить финансовые ресурсы на девяти приоритетных проектах.

Среди таковых **Белоусов** обозначил международный автотранспортный коридор «Европа – Западный Китай» (включает строящуюся трассу М-12), Восточный полигон БАМа-Транссиба, подходы к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, развитие Центрального транспортного узла РЖД, развитие Севморпути, развитие сети аэропортов, развитие морских портов, а также высокоскоростное движение.

«Суммарно на эти проекты предполагается потратить в 2021-2024 годах почти 4 триллиона рублей, из них более 1 триллиона – бюджетное финансирование. В 2025-2030 годах – еще почти 2 триллиона рублей», – уточнил **Белоусов**.

Он отметил, что для развития инфраструктуры планируется расширять линейку доступных для компаний финансовых инвестиционных инструментов.

«В этом году обеспечили эмиссию «вечных» облигаций РЖД. На очереди – инфраструктурные облигации для финансирования дорожного строительства и так называемые зеленые облигации для поддержки и внедрения наилучших доступных технологий в крупных компаниях», – добавил он.

Как сообщал **вице-премьер** по строительству **Марат Хуснуллин** (курирует магистральный план в транспортной части), правительство РФ планирует выпустить

инфраструктурные облигации на 1 трлн руб. В частности, отмечал он, 500 млрд руб. из этого объема придется на выпуск облигаций госкомпании «Автодор».

<https://tass.ru/ekonomika/9527247>

ТАСС; 2020.23.09; ДОРОГУ НАРЬЯН-МАР – УСИНСК ДОСТРОЯТ К 2025 ГОДУ

Дорога Нарьян-Мар – Усинск, соединяющая Ненецкий автономный округ (НАО) с Республикой Коми, будет достроена к 2025 году, заявил журналистам в среду глава НАО Юрий Бездудный.

«По срокам я был бы очень аккуратен, я думаю, что [срок окончания строительства] – 2025 год», – сказал Бездудный.

НАО не имеет постоянного наземного транспортного сообщения с другими регионами страны. Строительство дороги Нарьян-Мар – Усинск протяженностью 217 км ведется с 1985 года. Протяженность недостроенных участков в настоящее время составляет более 40 км. «Эта дорога проходит в невыгодных условиях: вечная мерзлота, огромное количество водных преград, а это значит мостовые сооружения, а мостовые сооружения – это дорогостоящие объекты», – пояснил Бездудный.

Автомобильная дорога Нарьян-Мар – Усинск вошла в опорную сеть автомобильных дорог Российской Федерации в качестве федеральной составляющей. Для завершения строительства необходимо не менее 15 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9534051>

СТРОИТЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА; 2020.23.09; ДОРОЖНОЕ НЕРАВЕНСТВО

В последние годы благодаря щедрому финансированию состояние федеральных автомобильных трасс значительно улучшилось. На сегодняшний день нормативным требованиям соответствует почти 85% федеральных дорог. Однако их доля в общей протяженности дорожно-транспортной сети страны составляет лишь десятую часть. Остальные 90% – это региональные и местные дороги, ситуация на которых совсем не такая благодатная.

Согласно данным, обнародованным недавно Счетной палатой, процент региональных дорог, соответствующих нормативам, составляет всего 44,2 от общего их объема. И за прошлый год показатель этот вырос всего на 1,1 п.п. Проверка, проведенная силами СП, показала, что в среднем на содержание 1 км дорожной сети федерального значения в 2019 году приходилось 2,2 млн рублей, а на содержание региональных дорог почти в 8 раз меньше – 288 тыс. рублей на 1 км. На трассы регионального или межмуниципального значения в среднем направлялось всего 29,6% финансовых средств от нормативной потребности. «Указанная ситуация негативно сказывается на транспортно-эксплуатационном состоянии региональной дорожной сети», – подчеркнул аудитор СП Валерий Богомолов, «закрепленный» за дорожным хозяйством.

Причина в том, что на сегодняшний день законодательно не закреплены критерии отнесения автодорог к определенному уровню содержания, а также механизм, по которому **Росавтодор** распределяет бюджетные ассигнования на содержание автодорог по своим подведомственным учреждениям. В результате в некоторых регионах объем доведенных бюджетных средств сильно отличается от норматива. Так, в 2019 году меньше всех (из проверенных учреждений) получило ФКУ Упрдор «Забайкалье» (51% от нормативной потребности), больше всех – ФКУ Упрдор «Прикамье» (91%). Выяснилось также, что **Росавтодор** при расчете бюджетных ассигнований порой учитывал участки дорог, которые или фактически отсутствовали, или не эксплуатировались, или их категории не соответствовали требованиям правил классификации автомобильных дорог.

В ходе проверки Счетная палата также изучила закупки казенных учреждений **Росавтодора** и отметила крайне низкий уровень конкуренции на рынке работ по содержанию как федеральной, так и региональной сети. «Экономия по результатам торгов

составила не более 1%, основная доля всех государственных контрактов заключена с единственным участником торгов по начальной цене контракта, – сообщил Валерий Богомолов. – Выявлены многочисленные нарушения федерального закона №44-ФЗ в части планирования закупок, метода определения начальной цены контракта, содержания документации о закупке и другие».

По итогам проверки Счетная палата предложила правительству пересмотреть нормативы финансовых затрат на содержание автомобильных дорог федерального значения, а **Минтранс** совместно с **Росавтодором** – нормативно закрепить критерии отнесения дорог к соответствующему уровню содержания и методики распределения бюджетных средств на содержание автодорог. Это следует сделать незамедлительно, поскольку в противном случае образовавшийся перекоп в распределении средств между дорогами федерального и регионального и местного значения приведет к полной разбалансировке дорожно-транспортной сети. К тому же основная часть автомобилистов передвигается большей частью именно по местным дорогам – региональным, межмуниципальным, внутригородским. А так как состояние этих дорог за последние пять-восемь лет практически не изменилось, общественное мнение очень критически настроено по отношению к дорожникам.

В **Федеральном дорожном агентстве** наличие проблем признают. По словам одного из специалистов ведомства, в течение определенного времени дорожные фонды всех уровней были упразднены, а после их восстановления «надо было начинать с чего-то». Начали с федеральных трасс. Теперь с «федералками», можно сказать, почти порядок, пора приниматься за дороги местного значения, признают в ведомстве.

«Мы для себя поставили задачу до конца года разработать порядок и критерии для того, чтобы в следующие периоды выйти на проверку уже с четкими показателями», – заявил **замминистра транспорта**, руководитель **Росавтодора Андрей Костюк** на коллегии СП, посвященной дорогам.

<https://www.stroygaz.ru/publication/item/dorozhnoe-neravenstvo/>

АИФ ОМСК; НАТАЛЬЯ КОРНЕЕВА; 2020.23.09; ГДЕ-ТО ПРОЕХАТЬ, А ГДЕ-ТО ПРОЙТИ. КАК РЕМОНТИРУЮТСЯ ОМСКИЕ ДОРОГИ

На дороги в Омской области потратят рекордные 12 млрд руб. Об этом рассказал министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области Антон Заев.

Он отчитался о реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» на территории региона.

«С 2019 года проект реализуется в Омской области, в этом году мы даже опережающими темпами начали выполнять программу 2021 года», – сказал глава минстроя.

Побороть бездорожье

Дорожный фонд Омской области, по сравнению с прошлым годом, увеличился на 2 миллиарда: с 10,1 до 12,2 млрд рублей. Прибавка существенная, считает Антон Заев и комментирует, за счёт чего это произошло. Напомним, что ремонтом региональных дорог субъекты федерации занимаются самостоятельно за счёт собственных бюджетов. Федеральный центр периодически помогает им деньгами – межбюджетными трансфертами.

Рост обеспечили дополнительные поступления из федерального бюджета. Если в прошлом году мы получили 2,7 млрд руб., то в нынешнем – 3,5 млрд», – отметил министр строительства.

Благодаря этому планировалось отремонтировать 250 км автодорог, построить около 70 км, а также провести ямочный ремонт на 300 тыс. кв. м. Однако губернатор Омской области «выбил» дополнительно более 400 млн руб. В итоге дорог отремонтируют больше. К 38 запланированным добавятся ещё семь.

Также, благодаря опережающим темпам реализации программы «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», Александр Бурков убедил Москву отдать часть денег, которые должны были поступить в будущем году. За счёт чего ещё четыре дороги отремонтируют в этом году. Ударникам – бонус. Кстати, федеральный центр ничего не имеет против, если намеченные планы будут заранее реализованы. **Нацпроект** рассчитан до 2024 года – хорошо, если регион его выполнит раньше.

Антон Заев сказал, что сейчас стараются провести необходимые торги заблаговременно. Эффект от этого значительный.

«У подрядчиков появляется возможность закупить необходимые материалы и завезти их на объекты. Им проще подготовить необходимую технику, подобрать команду специалистов. Они могут планировать свою работу заранее, нам же это приносит хороший результат по качеству ремонта и объёмам», – подчеркнул министр.

Только в мечтах

Дорога должна быть ровной и без дефектов. Контролируют эти параметры специальные дорожные лаборатории, их отчёты отправляют в **Минтранс РФ**. Но там предупредили – особо не верим, поэтому для каждого субъекта федерации была заведена отдельная страница в соцсетях. Пожалуйста, народ, жалуйся, публикуй фото ям и ухабов.

Губернатор Омской области проинспектировал строительство новой трассы Омскую страницу найти нетрудно, и уж там есть что посмотреть и что почитать. Надо отдать должное, министр регулярно публикует информацию. Одна из последних – дорожники устранили дефекты на трассе Сыропятское – Кормиловка – Калачинск. Омичи обнаружили несколько трещин и просадок на участке, подрядчика заставили исправить это. Согласно госконтракту сдача объекта в эксплуатацию была запланирована на 15 октября 2021 года, однако дорожники завершат ремонт с опережением сроков – в октябре 2020-го. Может, не стоит торопиться?

Преобразования всё же ощутимы. И высока вероятность, что большую часть дорог приведут в порядок. Кстати, их перечень известен, потому что региональные программы уже утверждены, сделано это было ещё накануне реализации **нацпроекта**. В них точно есть планы по конкретным объектам до 2024 года. Шанс попасть в эту программу минимальный – на всё не хватит ресурсов. Если только власть не сочтёт конкретную дорогу суперважной. Вот хочется вам проехать в распутицу по дороге Тара – Васис, но не доедете, застрянете. Даже на узике для скорой медицинской помощи, который производитель хвалит за «феноменальную проходимость». Или на озеро Ленёво Муромцевского района в дождь. Там для таких случаев работает трактор. Грунтовые дороги – беда Омской области.

«Из 10 200 километров дорог три тысячи – грунтовые. В распутицу такие случаи будут, – согласился глава омского минстроя. – Мы точно пытаемся решить проблему. Наша стратегия – это основные магистрали, с интенсивным движением».

И всё же Антон Заев обещает: как только станут высвобождаться средства, деньги на такие дороги будут выделяться.

Появятся будут и новые трассы, например, та, что свяжет Павлоградский и Русско-Полянский районы. Она обеспечит обход Казахстана, и местные жители будут беспрепятственно проезжать в соседние поселения по территории России, а не соседнего государства. Дорога соединит сёла Милоградовка и Алабота.

https://omsk.aif.ru/society/gde-to_proehat_a_gde-to_proyti_kak_remontiruyutsya_omskie_dorogi

ТАСС; 2020.23.09; МИШУСТИН: «ДОРОЖНЫЙ» НАЦПРОЕКТ МОГУТ РАСПРОСТРАНИТЬ НА НЕБОЛЬШИЕ НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ

Министерство транспорта РФ готовит поправки в национальный проект «**Безопасные и качественные автодороги**» (**БКАД**), которые позволят вести строительство и ремонт

дорог в небольших населенных пунктах. Об этом **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** заявил в среду на форуме «Дни лидеров муниципального управления», в котором принял участие в формате видео-конференц-связи.

Обращаясь к **премьер-министру РФ**, глава Кораблинского городского поселения Рязанской области Вячеслав Ермаков отметил, что сейчас строительство и ремонт дорог в России ведется в основном в рамках **БКАД** и в крупных населенных пунктах, при этом остальные дороги «оставляют желать лучшего». Ермаков обратился к главе кабмина с вопросом, можно ли распространить **нацпроект** на всю сеть автомобильных дорог.

«Хорошие дороги, конечно, должны быть везде. Это вообще вопрос удобства людей и скорости логистики, безопасности. За ближайшие четыре года, к 2024 году, планируется привести в нормальное состояние не менее половины дорог регионального значения, но мы действуем на перспективу. **Минтранс** уже прорабатывает предложения по корректировке национального проекта <...> с тем, чтобы в его рамках заняться дорогами в небольших городах и населенных пунктах, где проживает свыше 100 тыс. человек», – ответил **Мишустин**.

Премьер-министр РФ также отметил, что в сельских поселениях уже сейчас есть возможность ремонтировать дороги в рамках программы комплексного развития сельских территорий. По его словам, на ближайшие три года на это в федеральном бюджете запланировано около 21 млрд рублей.

«Но я согласен, что необходимо рассмотреть возможность распространения **нацпроекта** на те города и населенные пункты, где проживает от 100 до 200 тыс. человек, и увеличить поддержку сельских дорог. Давайте я дам поручение проработать эти вопросы, и мы вам ответим», – добавил **Мишустин**.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9533927>

ТАСС; 2020.23.09; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕВЫПОЛНЯТ ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ НА ЭТОТ ГОД НА 177 КМ

Новгородская область перевыполнит план по ремонту дорог регионального и межмуниципального значения на этот год в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на 177 км. Об этом сообщил в среду в ходе заседания облдумы губернатор региона Андрей Никитин.

«По факту протяженность дорог, подлежащих ремонту в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, на 177 км превысит показатели, которые мы планировали в начале года. Будут отремонтированы 419 км региональных и межмуниципальных дорог», – сказал Никитин.

Также он добавил, что вместе с дорогами, отремонтированными в городской агломерации, общая протяженность дорожного полотна, приведенного в нормативное состояние к концу года, составит 456 км.

План по ремонту дорожного полотна в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на 2020 год составлял 242 км. В регионе уже приступили к ремонту дорог, запланированных к реконструкции в 2021 году.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9530941>

ТАСС; 2020.23.09; КОЛИЧЕСТВО ДТП С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ ДО 16 ЛЕТ С НАЧАЛА ГОДА СНИЗИЛОСЬ НА 18,5%

Количество дорожно-транспортных происшествий с участием детей в возрасте до 16 лет с начала года снизилось на 18,5%. Об этом ТАСС сообщили в Госавтоинспекции МВД России.

Также там отметили, что в рамках Недели безопасности дорожного движения, которая проходит по всей стране с 21 по 25 сентября, состоялся всероссийский «Родительский всеобуч» по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. «Заместитель

начальника ГУОБДД МВД России Олег Понарьин отметил, что в последние годы были приложены значительные усилия, чтобы сделать передвижение детей по дорогам более безопасным. В целом ситуация меняется к лучшему: за 8 месяцев 2020 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет снизилось на 18,5%, число раненых – на 18,2% и число погибших – на 12,7%», – сказал собеседник агентства.

Понарьин подчеркнул определяющую роль родителей в воспитании детей грамотными и законопослушными участниками дорожного движения. «Именно вы являетесь самым главным примером для детей, именно вы формируете ту модель поведения, даёте те установки, которых потом, по сути, ребенок придерживается многие годы», – процитировали Понарьина в Госавтоинспекции.

<https://tass.ru/obschestvo/9533133>

ГАЗЕТА РЕСПУБЛИКА ТАТАРСТАН; 2020.23.09; «МИР ПЕРЕХОДИТ В «ЦИФРУ»

Впервые масштабный цифровой форум прошёл в виртуальном формате. Это событие проходит в столице Татарстана с 21 по 24 сентября. Официально сегодня вечером состоится его закрытие. Однако сегодня многотысячный контингент мэтров цифровой трансформации всего общества ещё продолжает участвовать в мероприятиях. И надеется вернуться в Казань и в будущем году, и в последующие лета. Да и правительства Татарстана и России, главные организаторы этого дела, намерены сделать из Казани IT-центр страны на многие годы вперёд.

НАЦИОНАЛЬНАЯ ЦЕЛЬ, ОДНАКО Как мы уже писали 18 сентября, место для проведения цифрового форума было выбрано не случайно. Осенью 2020 года республика готовилась принять первый Центрально-Восточный конгресс по интеллектуальным транспортным системам. Но пандемия коронавируса внесла свои коррективы, и очное мероприятие перенесли на 2022 год. Однако с учётом большой подготовительной работы, которая велась в Татарстане в течение последнего года, было принято решение о проведении Kazan Digital Week в 2020-м. Мероприятие изначально собрало на одной виртуальной площадке более 260 спикеров и свыше шести тысяч делегатов (на второй день их уже было более семи тысяч) из 30 стран – Сингапура, Японии, Германии, Бельгии, Великобритании, Израиля, Казахстана и других. В течение четырёх дней ведущие российские и мировые эксперты обсуждают актуальные вопросы развития IT-сферы. На повестке дня были интеллектуальные транспортные системы, ситуационные центры, кибербезопасность нового времени, инновации, интегрированные в бизнес, экосистема финтех. Тема актуальная в силу ряда причин. Одна из них заключается в том, что 21 июля 2020 года **Президент РФ Владимир Путин** подписал Указ «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года». В числе пяти основных национальных целей определена цифровая трансформация, один из показателей этого направления – повышение уровня цифровой зрелости отраслей народного хозяйства и социально-экономической сферы.

ТАТАРСТАН – ЧЕМПИОН! Повторимся (в номере «РТ» от 22 сентября говорили об этом), мероприятие стартовало с пленарного заседания на тему «Цифровая трансформация. Вызовы и перспективы». **Вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко**, курирующий, в частности, вопросы цифровой экономики, поблагодарил Президента Рустама Минниханова, который также участвовал в «пленарке», за инициативу по проведению форума и его организацию. «Мы знаем, что Татарстан – чемпион, активно развивает финансовые технологии, информационно-технологические системы», – отметил московский гость. **Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**, отвечающий за реализацию национальных проектов, присоединился к коллеге, подчеркнув, что форум имеет колоссальное значение для страны. Рустам Минниханов напомнил, что в июле в Иннополисе состоялась тематическая панельная дискуссия с участием **Премьер-**

министра России **Михаила Мишустина** и представителей IT-индустрии. И отметил, что пандемия коронавируса ускорила внедрение онлайн-сервисов, к примеру, количество безналичных платежей в первом полугодии 2020-го в Татарстане выросло на 40 процентов. «Мир переходит в «цифру», применение цифровых технологий даёт возможность повысить уровень жизни населения и конкурентоспособность бизнеса. По рейтингу фонда «Сколково» Татарстан занимает второе место по цифровизации среди российских регионов», – констатировал Президент. По его словам, форум Kazan Digital Week призван стать новой международной площадкой для обмена опытом, разработки и продвижения цифровых технологий.

Рустам МИННИХАНОВ, Президент РТ: Подготовка кадров – ключевая часть в процессе цифровизации страны. Без профессионалов в IT-области работа по внедрению современных технологий будет бесполезной. Причём специалистов необходимо готовить с малых лет. Первый заместитель председателя Центробанка РФ **Ольга Скоробогатова** сообщила, что федеральный регулятор разрабатывает собственное приложение для системы быстрых платежей, которое должно снизить издержки бизнеса. А председатель фонда «Сколково» **Аркадий Дворкович** высказал уверенность в том, что кризис, связанный с пандемией, создаёт новые возможности для бизнеса. Мол, это можно наблюдать на примере успешного развития «Сколково». «В целом у нас по России 15 технопарков региональных операторов, и мы видим, что они развиваются очень быстро, и прежде всего мы прирастаем именно за счёт регионов», – признался спикер. Генеральный директор ассоциации «Эртико ИТС – Европа» **Якоб Бангсгаард** рассказал об опыте развития интеллектуальных транспортных систем в Европе. Заместитель генерального директора китайской корпорации Huawei Enterprise в России **Александр Столяров** поведал о том, каким видит цифровое будущее России. Генеральный директор группы компаний InnoStage **Айдар Гузаиров** раскрыл тему обеспечения кибербезопасности в новых условиях и сообщил, что в 2021 году в городе Иннополисе планируется открытие киберполигона для тестирования соответствующих средств защиты. По его словам, на нём российские и зарубежные предприятия смогут тестировать свои программы для выявления слабых мест в системах защиты. Гузаиров обратил внимание: это уникальный проект, один из первых такого класса в России и мире.

ТРАНСПОРТНАЯ ЭПОПЕЯ Вопрос о развитии интеллектуальных транспортных систем (ИТС) был одним из самых обсуждаемых на форуме. И это понятно. Напомним: республика готовилась принять первый Центрально-Восточный конгресс как раз по ИТС. К тому же эта тема была включена в один из национальных проектов – «Качественные и безопасные автомобильные дороги». И Татарстан участвует в реализации данной программы. Часть решений по интеллектуальным транспортным системам в Татарстане уже реализована. К примеру, в Казани есть центр, который обеспечивает адаптивное регулирование транспортных потоков. Реализован пилотный проект МЧС, когда в случаях чрезвычайных ситуаций пожарная машина и скорая помощь, оснащённые системой ГЛОНАСС, заблаговременно формируют для себя «зелёную» транспортную доступность. Замеры показывают: время на оперативное реагирование сокращается до 30 процентов. Кроме того, в Казани 143 перекрёстка снабжены светофорами с системами адаптивного регулирования транспортного потока (в Набережных Челнах – их всего шесть). **Марат ХУСНУЛЛИН**, вице-премьер РФ: Kazan Digital Week очень важное мероприятие для развития IT-технологий в России. Будущее за такими технологиями, как «умные города», интеллектуальные системы в транспорте, BIM-проекты. И их развитие необходимо для нашей страны. «А каждая адаптивная система даёт эффект: снижение погибших на дорогах при ДТП в два раза, повышение пропускной способности на 20–30 процентов, – утверждает директор ГБУ «Безопасность дорожного движения» **Рифкат Минниханов**. – Самое главное – сегодня возникает вопрос о создании ИТС, работающей в режиме реального времени. Это связано в первую очередь со сбором данных. И на это в рамках

нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусмотрено финансирование из федерального бюджета в 2020–2022 годах 26 регионов страны, в том числе Татарстана. Немаловажно взаимодействие между разными видами транспорта. Допустим, поможет использование мобильного приложения. Например, для прокладки маршрута поездки из Москвы до Балтасей или из США в Москву – до какого-либо ресторана. Даже получение гражданином госуслуг не выходя из дома обеспечивает его безопасность – не нужно пользоваться общественным транспортом». То есть ИТС – это мобильность и безопасность. И чтобы эта сфера дала быстрый результат, нужно определить структуру, которая централизованно занималась бы данной отраслью. Сегодня уже есть подвижки в этом направлении. В 2018 году при поддержке **Министерства транспорта РФ** учреждена ассоциация «Цифровой транспорт и логистика», которая является центром компетенций по одноимённому ведомственному проекту **Минтранса России** и по цифровой трансформации транспортного комплекса страны. Однако, по словам Рифката Минниханова, в России нет законодательных стандартов, регулирующих беспилотный транспорт, которым сегодня занимаются КАМАЗ, «Яндекс», Университет Иннополис, Сбербанк и другие структуры. Но работа идёт в вялотекущем режиме. К сожалению, Россия в этом плане сильно отстаёт от западных партнёров.

<http://rt-online.ru/mir-perehodit-v-tsifru/>

РТ; 2020.24.09; ДМИТРИЙ РУНКЕВИЧ; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ВЫДЕЛЯТЬ ДЛЯ БЕРЕМЕННЫХ МЕСТА НА ПАРКОВКАХ

Депутат Госдумы Иван Сухарев предложил выделять на паркингах специальные места для беременных, а также многодетных семей, где есть хотя бы один ребёнок до шести лет. Копия письма на имя начальника ГИБДД МВД России Михаила Черникова есть в распоряжении РТ.

В своём обращении законодатель отметил, что многодетные родители с детьми дошкольного возраста и беременные женщины могут тратить значительное время на поиск парковочного места.

При этом, по мнению ряда экспертов и детских ортопедов, продолжительное пребывание малолетнего ребёнка в автомобильной люльке или автокресле оказывает негативное воздействие на его развитие, отметил депутат.

«Трудности возникают и у будущих мам, когда привычный процесс поиска парковочного места перерастает в непростую задачу и оказывает колоссальную физическую и психологическую нагрузку на женский организм. В связи с этим прошу Вас рассмотреть возможность выделения для многодетных семей, перевозящих детей в возрасте до шести лет, и для беременных женщин, пользующихся личным автотранспортным средством, парковочных мест, аналогичных инвалидным по своим размерным характеристикам», – говорится в тексте обращения.

Ранее в Госдуме предложили предоставлять автомобили российского производства семьям, в которых родился пятый ребёнок.

<https://russian.rt.com/russia/news/786039-predlozhenie-beremennye-mesta-parkovki>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2020.23.09; ВЛАДЕЛЬЦАМ САМОКАТОВ НАЗНАЧИЛИ ШТРАФЫ; В МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ, КАК БУДУТ НАКАЗЫВАТЬ НАРУШИТЕЛЕЙ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Разработанные ведомством поправки в Правила дорожного движения предполагают ряд ограничений для владельцев средств индивидуальной мобильности (СИМ) – электросамокатов, гироскутеров, моноколёс и даже роликовых коньков. Как сообщили «Парламентской газете» в **пресс-службе Минтранса**, планируется, что **максимальное**

наказание за опасное катание на самокате составит полторы тысячи рублей. Однако законодатели считают такую санкцию слишком мягкой.

Были пешеходами, а стали...

Легализация самокатов и моноколёс на российских дорогах и тротуарах в числе других нововведений попала в масштабный проект поправок к Правилам дорожного движения от **Минтранса**. Как рассказали «Парламентской газете» в **пресс-службе** ведомства, документ сейчас находится на рассмотрении рабочей группы по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере автомобильного транспорта. Также проект постановления направлен на правовую и антикоррупционную экспертизу в **Минюст России**.

Согласно документу, предполагается выделить средства индивидуальной мобильности в отдельную категорию участников движения. При этом дети младше семи лет смогут использовать СИМ только в сопровождении взрослых – на тротуарах и пешеходных дорожках. Подросткам до 14 лет разрешат кататься в этих местах без сопровождения, а тем, кто старше, – при отсутствии велодорожек и тротуаров разрешат выезжать на обочину при условии, что мобильное средство обладает тормозами, фонарём и светоотражателями. Кроме того, при совместном движении с пешеходами запрещено разгоняться быстрее 20 километров в час. Особо подчёркивается, что кататься на роликах и электросамокатах нетрезвым будет запрещено.

Как пояснили в **Минтрансе**, в случае принятия проекта постановления к нарушителю на самокате может быть применена административная ответственность согласно статьям КоАП 12.29 «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения» и 12.30 «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение лёгкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего». Таким образом, максимальное наказание за опасные «покатушки» на гироскутере составит от 500-800 рублей до полутора тысяч рублей.

По сути, **Минтранс** сохранил для самокатчиков статус-кво. Их хоть и выделили в отдельную категорию участников движения, убрав из ранга пешеходов, но ответственность не изменилась. А именно ничтожные штрафные санкции из-за неопределённого статуса владельцев самокатов и стали причиной поправок в ПДД.

Нужна отдельная статья в КоАП

С таким подходом не согласен зампреда думского Комитета по транспорту Владимир Афонский.

«Если предполагается, что штрафовать их будут по статье для пешеходов, то и ограничение скоростного режима на тротуаре должно быть равным средней скорости пешехода: в пределах пяти – семи километров в час, – рассказал депутат «Парламентской газете». – Тогда сумма штрафа 500-800 рублей будет адекватной. На скорости же 20 километров в час тяжёлый самокат при столкновении может нанести пешеходу серьёзные травмы, поэтому наказывать надо строже».

По мнению парламентария, за основу следует взять принцип, который применяется для наказания превысивших скорость автомобилистов: чем выше скорость, тем выше штраф.

Депутат Госдумы, член Центрального штаба ОНФ Александр Васильев убеждён, что в КоАП должна быть отдельная статья для средств индивидуальной мобильности.

«Должно быть разделение ответственности между пешеходами и владельцами моноколёс и электросамокатов, – подчеркнул он. – При этом штрафы для собственников СИМ ввиду их опасности для жизни и здоровья пешеходов должны быть более ощутимыми – до пяти тысяч рублей. А если кому-то придёт в голову покататься пьяным на скоростных «электрогаджетах», то следует предусмотреть в законе их конфискацию».

Кто будет ловить

Но вот вопрос: кто и как будет контролировать новых участников дорожного движения? Это самая критикуемая экспертами новелла в проекте **Минтранса**, учитывая, что инспекторов ГИБДД на улицах всё меньше.

В ведомстве полагают, что МВД как-то решит эту проблему. **«Минтрансом и МВД подписан протокол совещания по урегулированию разногласий. Замечаний в части невозможности осуществления контроля скорости (СИМ. – Прим. ред.) от МВД России не получено», – следует из ответа Министерства транспорта.**

Как рассказал «Парламентской газете» первый зампреда Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков, заниматься нарушителями скоростного режима на самокатах и сегвеех будет некому. По его словам, бывает так, что полиция практически не обращает внимания на нарушения, которые совершают пешеходы, перебегая в неположенном месте, на велосипедистов, даже на водителей скутеров.

– Это мертворождённая норма, которая просто не будет работать, – считает Вячеслав Лысаков. – При этом регулировать эту отрасль, безусловно, надо, но подход должен быть другой».

По его словам, ограничения следует предусмотреть для самой техники, чтобы она не могла разогнаться выше разрешённой скорости. Сделать это должны Минпромторг и Роспотребнадзор через сертификацию СИМ на стадии производства у нас и в момент ввоза из-за рубежа.

<https://www.pnp.ru/politics/vladelcam-samokatov-naznachili-shtrafy.html>

РЖД-ПАРТНЕР; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; 2020.23.09; РАВНЕНИЕ НА ЛОНДОН: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ ПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ПО ГОРОДАМ

Минтранс России сообщил о планах по введению с 2025 года платы за эксплуатацию дорог регионального значения. Пока инициатива находится в стадии разработки, представить к обсуждению в правительстве ее собираются только в начале 2021-го, однако уже сейчас она активно обсуждается в обществе. Чаще всего звучат негативные отзывы, поскольку речь идет и о тех участках дорог, которые входят в города и городские агломерации, что автоматически делает платным проезд почти по всем привычным автолюбителям маршрутам.

Но стоит помнить и о том, что практика коммерческого пользования дорогами в городе не нова для мирового сообщества. В ряде стран уже много лет реализуется система оплаты проезда по центральной части города или въезда в город как такового.

«Подобный механизм существует в мировой практике, в частности в Лондоне, где предусмотрена плата за въезд в центральную часть города», – рассказывает руководитель департамента правового регулирования экономической деятельности Финансового университета при правительстве Российской Федерации Сергей Павликов.

Действительно, попасть в центр столицы Великобритании на автомобиле бесплатно нельзя. Проект остается одним из крупнейших в своей категории с момента внедрения в 2003 году. В настоящее время плата взимается по будням в период с 7.00 до 18.00, а размер сбора варьируется в зависимости от способа оплаты – от £10,5 (чуть больше 1 тыс. руб.) при использовании специальной системы с предварительной регистрацией в ней до £14 (около 1370 руб.).

В числе первопроходцев внедрения платного въезда в город оказался Сингапур. В этом городе механизм заработал 22 года назад. В настоящее время стоимость проезда составляет от 1 до 3 сингапурских долларов, или от 55 до 165 руб. Пользуются аналогичной системой и страны – соседки РФ, Швеция и Норвегия. Так, въехать в Стокгольм можно за 10–20 шведских крон, это 85–170 руб.

В Норвегии же оплата потребует при въезде сразу в семь различных городов, в том числе Осло, Берген, Кристиансанн, Норд-Йерен и ряд других населенных пунктов. Размер

сбора зависит не только от конкретного города, но и от веса транспортного средства: для машин тяжелее 3,5 т стоимость выше. Также повышается размер платежа и при проезде в часы пик.

Но даже несмотря на наличие зарубежного опыта россияне все равно воспримут планы **Минтранса** критически, уверен независимый эксперт в транспортной области Алексей Тузов.

«Важно понимать, что жители России изначально отнесутся к проекту скептически. Это понятно, ведь дополнительные затраты в особенности возмутят тех людей, кто ездит на собственных автомобилях», – считает он.

Решение проблемы специалист видит «как минимум» в постепенном внедрении системы платежей. Также и в этой части существует заграничный пример. Так, в Лондоне для горожан, проживающих в зоне платного проезда, предоставляется скидка 90%.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/ravnenie-na-london-zarubezhnyy-opyt-vnedreniya-platnogo-proezda-po-gorodam/>

ТАСС; 2020.23.09; МИШУСТИН ПОДПИСАЛ ПОСТАНОВЛЕНИЕ О НОВЫХ ПРАВИЛАХ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА АВТОМОБИЛЕЙ

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** подписал постановление о правилах проведения технического осмотра транспортных средств. Соответствующий документ опубликован в среду на официальном интернет-портале правовой информации.

«Правила проведения технического осмотра транспортных средств, утвержденные настоящим постановлением, вступают в силу со дня вступления в силу федерального закона «О внесении изменений в федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» и отдельные законодательные акты РФ» и действуют в течение шести лет со дня вступления в силу федерального закона», – говорится в документе.

Ранее сообщалось, что в 2019 году в Госдуме приняли законопроект о реформе ТО, которая была призвана изменить сложившуюся в России практику покупки диагностических карт совместно с полисом ОСАГО. Реформа предполагала перевод диагностических карт в электронный вид, обязательную фотофиксацию процедуры ТО, рост штрафов для компаний, торгующих картами, и введение штрафов для водителей за езду без ТО. Нововведения должны были заработать 7 июня 2020 года, но из-за пандемии коронавируса и усложнения экономической ситуации запуск реформы перенесли на 1 марта 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/9535293>

ТАСС; 202.23.09; ДО 88% ТРАМВАЕВ НОВОСИБИРСКА ЗАМЕНИТ ПО КОНЦЕССИОННОМУ СОГЛАШЕНИЮ

Концессионное соглашение, которое предполагает комплексную модернизацию трамвайной инфраструктуры в правобережной части Новосибирска, планирует заключить мэрия города с частным инвестором. Оно позволит заменить до 88% трамвайного парка, насчитывающего 159 машин, сообщила в среду в **пресс-служба** мэрии.

«Обновление трамвайного парка предполагает закупку подвижного состава в объеме до 88% от существующего количества ПС трамвайного парка города Новосибирска», – говорится в сообщении.

Новая трамвайная линия в Новосибирске позволит решить проблему транспортной доступности, в том числе жилмассива Плющихинский, где проживают более 50 тыс. человек. Конкурс на реализацию этого проекта должны были объявить до конца 2019 года, однако, как сообщили ТАСС в мэрии, администрация в настоящий момент разрабатывает дорожную карту, согласно которой концессионное соглашение подпишут не ранее 2021 года.

Модернизацию планируют провести в два этапа. Первый, рассчитанный до 2024 года, предусматривает реконструкцию депо, существующих трамвайных путей, инфраструктуры под новый подвижной состав, строительство трамвайной линии на улице Кошурникова к станции метро «Золотая Нива» и в жилмассиве Плющихинский.

Второй этап проведут на основе программы комплексного развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска на 2018-2030 годы. Срок окончания второго этапа в администрации не уточнили. Концессионное соглашение, кроме двух этапов предполагает модернизацию депо, строительство и реконструкцию тяговых подстанций, кабельных линий, контактной сети трамвая.

Ранее губернатор Новосибирской области Андрей Травников сообщил ТАСС, что к развитию трамвайной сети Новосибирска может быть привлечен частный инвестор. Как рассказал мэр города Анатолий Локоть, ведутся переговоры с несколькими заинтересованными. По его словам, износ большей части парка новосибирских трамваев превышает 50%.

<https://tass.ru/sibir-news/9525953>

ТАСС; 2020.23.09; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРОЮТ ШЕСТЬ АВТОЗАПРАВОК НА МЕТАНЕ «ТОПЛАЙНА» В 2021 ГОДУ

Компания «Топлайн» введет в эксплуатацию в Омской области в 2021 году шесть автозаправочных станций на метане, который позволяет снизить уровень загрязнения атмосферы. Об этом сообщил в среду ТАСС ведущий инженер отдела планирования и контроля в сфере транспорта областного Министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства Алексей Русаков.

«В планах «Топлайна» ввод в октябре АГНКС (автомобильная газонаполнительная компрессорная станция) в составе многотопливной заправки в Тюкалинске на федеральной трассе. Еще у них есть [в планах] шесть заправок на 2021 год», – сказал Русаков.

Он пояснил, что компания планирует открыть четыре заправки в областном центре и две на федеральной трассе «Иртыш», через которую идет основной транспортный поток в другие регионы Сибири и на Дальний Восток.

По словам Русакова, в Омской области уже работают две автозаправки на метане компании «Газпром», еще одну такую станцию компания откроет до конца года. Также в планах «Газпрома» построить в Омской области в 2021 году еще две заправочных станций. Таким образом уже к концу следующего года сеть метановых заправок в сибирском регионе должна увеличиться до 12 станций.

Только в Омске в настоящий момент на метане работают 160 единиц общественного транспорта. Межмуниципальные перевозчики также высказывали желание приобретать автобусы на метане, но сдерживающим фактором является отсутствие разветвленной сети заправок. 25% расходов предприятий автотранспорта составляют затраты на топливо. В год экономия только на одном автобусе составляет около 2 млн рублей.

В атмосфере Омска регулярно фиксируют превышение ПДК загрязняющих веществ. К 2024 году город обязан снизить выбросы в атмосферу на 22,5%. Развитие автотранспорта, использующего в качестве топлива метан, позволит значительно снизить воздействие машин на экологию.

<https://tass.ru/sibir-news/9525823>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2020.23.09; ДЕПУТАТ МГД: В РФ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ РАДИКАЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ

Депутат Московской городской Думы Наталия Метлина высказала мнение, что предложение Минтранса о вводе платы за проезд по региональным автодорогам для

всего частного автотранспорта слишком радикальное и не может быть реализовано в российских условиях.

«Прозвучавшее на прошлой неделе предложение пересадить россиян на бесплатный общественный транспорт, а проезд по региональным дорогам сделать платным к 2035 году – это ошибочный путь, – уверена парламентарий. – Сегодня во всём мире популярны идеи социалистического толка. Какие-то из них являются очень гуманными, как, например, базовый доход, и могут быть встроены в нашу систему социального страхования. От каких-то идей, вроде пересаживания всех жителей на общественный транспорт, пахнет плановой экономикой».

Спикер напомнила, что подобная ситуация уже была в СССР. «Мы уже жили в стране, где личный автомобиль был недоступной роскошью, а огромная доля населения ездила на общественном транспорте за пять копеек, – напомнила Метлина. – Все, кто помнит этот опыт, иначе как униженным его не называют: автобусы ходили редко, были переполненными, зимой холодными, а летом – душными. Более того, за пределами Москвы они много где такими и остались. Рост числа личных автомобилей в постсоветский период в нашей стране не был капризом или вопросом роскоши. Покупка любого, самого скромного автомобиля была насущной необходимостью. Это был ответ на провальную инфраструктуру, и сегодня говорить, что мы на территории страны, даже на уровне федеральных трасс, все проблемы решили, явно преждевременно».

По словам депутата, семьям с детьми будет очень сложно обойтись без машины. «У нас сегодня центром политики является семья, дети. Это закреплено в Конституции. Но представьте себе, как поехать с двумя маленькими детьми из Москвы на дачу в соседнюю область общественным транспортом. На бесплатном автобусе до автовокзала, затем пересесть на местный пригородный автобус, а потом еще десяток километров пройти до дачи по грунтовке? – спросила Метлина. – Естественно, ни одна московская семья с детьми не откажется от личного автомобиля. Но таким образом у нас к уже существующим «штрафам за материнство» прибавится ещё и плата за проезд по дорогам. Это в корне неверная политика».

По мнению Метлиной, введение платы за проезд скажется и на смежных отраслях. Например, под вопросом окажутся все усилия по развитию малоэтажного индивидуального строительства в Москве и столичном регионе, где большая доля проживающих – именно семьи с детьми.

Парламентарий видит возможные негативные последствия и для других групп населения. «Частный автомобиль – это движущая сила экономики. Это высокий уровень социальной мобильности. Человек, который может сесть за руль и поехать на работу в соседнюю область, – активен, он хочет работать и зарабатывать, и таких людей сотни тысяч. Наложить на них дополнительную плату – это увеличить нагрузку на всех людей труда. Попросту говоря, бедные станут беднее», – заключила депутат.

При этом она подтвердила, что темпы автомобилизации и загрязнения окружающей среды, безусловно, нужно снижать, но не радикальными методами вроде платных дорог. «В мире накоплены разнообразные варианты снижения вреда от автомобилей, от перевода на электродвигатели до карпулов. Мы сейчас делаем только первые шаги в этом направлении, и нужно использовать все варианты, прежде чем делать частный автомобиль снова недоступной роскошью», – сказала Метлина.

Предложенный **Минтрансом** вариант она назвала сомнительным и с точки зрения бюджетов регионов. «Сегодня в России 72 субъекта федерации дотационные, они не зарабатывают на собственные нужды. Запустить в них систему бесплатного общественного транспорта, которая покроет потребности населения полностью, им будет просто не под силу, – считает Метлина. – Немаловажным является и тот факт, что мы живем в самой большой в мире стране, лишний раз не выезжать из дома – это значит прерывать родственные связи, тормозить развитие внутреннего туризма. К тому же, все

мы платим налоги, включая транспортный, а значит, имеем право требовать от государства организации дорожной инфраструктуры и поддержания её в надлежащем виде».

«В Германии, например, нет платных дорог, а объём дорожного полотна в США превышает российский в несколько раз. Мировой финансовый кризис диктует нам необходимость принятия неординарных решений, таких, например, как те, что вытаскивали Советский Союз из мирового кризиса на рубеже 20-30-х годов прошлого века – индустриализация, строительство инфраструктурных объектов, в том числе дорог – это путь, который сегодня поддерживают ведущие экономисты нашей страны. Именно поэтому я встаю на защиту как можно большего строительства дорог, бесплатных, позволяющих размышлять семьям россиян о собственных домах, куда они в течение короткого времени могли бы добраться по новым дорогам», – резюмировала депутат.

https://aif.ru/moscow/deputat_mgd_v_rf_ne_mozhet_byt_radikalnyh_resheniy_po_platnym_dorogam

<https://www.tvc.ru/news/show/id/193197/>

ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; ГАЗ ХОЧЕТ ПУСТИТЬ В СЕРИЮ ЭЛЕКТРО-LCV В 2021Г, ЛОКАЛИЗОВАТЬ ДВИГАТЕЛЬ И БАТАРЕЮ

Горьковский автозавод (Нижний Новгород, входит в Группу «ГАЗ») презентовал предсерийную линейку электрических LCV, которые, в отличие от предыдущих опытных образцов, собраны на основном заводском конвейере. Предприятие планирует начать серийный выпуск таких машин в 2021 году и хочет локализовать производство электрических двигателей и тяговых батарей, которые пока закупаются в Китае.

Презентация первых трех автомобилей GAZelle e-NN состоялась на конференции «Цифровая индустрия промышленной России» в Нижнем Новгороде.

Производитель сообщил, что в основе конструкции новой модели – единая унифицированная электроплатформа, архитектура которой позволяет выпускать полную линейку легкого коммерческого транспорта: бортовые грузовики, микроавтобусы, фургоны и различные варианты специальной техники.

В конструкции электромобиля GAZelle e-NN сочетаются унифицированные компоненты модельного ряда «ГАЗели NEXT» (шасси, кузов, салон) и оригинальные электрические узлы: тяговые батареи, электродвигатель, преобразователь напряжения, зарядное устройство и другие компоненты.

Полная масса машины – 4,6 тонны, грузоподъемность – до 2,5 тонны (бортовые модификации). Электродвигатель – синхронный на постоянных магнитах, пиковая мощность – 100 кВт, максимальный крутящий момент – 310 Н/м. Энергоемкость аккумуляторных батарей – 48 кВт/ч. Максимальная скорость – 100 км/ч, а запас хода на одной зарядке – 120 км (по желанию заказчика может быть увеличен до 200 км за счет установки дополнительных батарей). Зарядка до 80% емкости выполняется за 30 минут.

«Переход к серийному производству, к которому мы готовимся, откроет широкие возможности для развития электрического транспорта на основе собственных конструкторских и производственных компетенций. Важнейшая задача, которая стоит теперь не только перед группой «ГАЗ», но и перед всей российской машиностроительной отраслью – организация собственного производства ключевых узлов и компонентов для электротранспорта. Это позволит России обеспечить технологическую независимость в условиях глобальных изменений, развивать собственные инженерные и конструкторские компетенции и будет способствовать повышению конкурентоспособности российской продукции на мировых рынках», – цитирует **пресс-служба «ГАЗа»** президента группы Вадима Сорокина.

Как рассказал «Интерфаксу» в ходе презентации управляющий директор Горьковского автозавода Андрей Софонов, предсерийные образцы собраны на основном конвейере предприятия, где их и планируется выпускать далее.

«Мы отработываем технологию, потому что в одном потоке будут собираться автомобили, работающие на бензине, дизельном топливе, газе и, в том числе, электрические машины. Это уже предсерийная машина, которая совсем скоро появится на дороге», – сказал он.

Представитель предприятия не уточнил конкретных планов поставок электромобилей, но отметил, что они могут быть интересны быстро развивающимся интернет-ритейлерам, и сообщил: «В 2021 году электромобили будут доступны для заказа и будут в серийном производстве».

Он рассказал, что GAZelle e-NN сейчас оснащается китайскими батареей и электродвигателем.

«Эти компоненты китайского производства, но у нас есть собственные разработки, которые сейчас проходят тестирование. Мы работаем над тем, чтобы локализовать как производство электродвигателя, так и тяговой батареи. Локализация будет у нас на автозаводе («ГАЗ» в Нижнем Новгороде – ИФ). Это одна из высоких долей себестоимости в автомобиле, поэтому чтобы все-таки переходить уже на доступные технологии, нужно осваивать это производство у себя. Самое главное – это позволит нам быть технологически защищенными, когда мы сможем производить эти сложные решения внутри страны», – добавил Софонов.

Он отметил, что локализация ключевых узлов электромобиля – «дорогое удовольствие, и чем больше будет заказ, тем быстрее это нас сподвигнет это сделать». При этом сам автомобиль, по его словам, очевидно, будет дороже бензиновой, дизельной и газовой версий «Газели».

«Что-то новое, в том числе электрическое – даже если брать Европу, Китай, Америку – в любом случае всегда дорогое, потому что новые решения отработываются. Но как только этот продукт начинает становиться массовым, себестоимость становится меньше. Сейчас цена будет чуть дороже, чем выпускаемый автомобиль на газе. Соответственно, чем больше мы будем производить, тем дешевле будет становиться автомобиль. И чем больше будем работать над локализацией, над разработкой компонентов, в том числе и с нашими отечественными компаниями, тем быстрее это произойдет», – сказал Софонов «Интерфаксу».

<https://tass.ru/ekonomika/9531609>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.23.09; ГРУППА «СИБАНТРАЦИТ» РЕАЛИЗУЕТ НОВЫЙ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ПРОЕКТ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ; ИНВЕСТИЦИИ ПРЕВЫСЯТ 2,5 МЛРД РУБЛЕЙ

«Сибантрацит» начал строительство внутренней железной дороги на территории предприятий в Новосибирской области, рассказали в компании. Проект включает в себя строительство железнодорожной станции Колыванская и соединительного пути, который объединит новую станцию с уже существующими путями РЖД. Компания планирует создать единый железнодорожный узел, объединяющий внутренние станции «Сибантрацита» и станции общего пользования ОАО РЖД (Ливнево и Евсино). Строительство новой единой инфраструктуры соответствует мировому экологическому запросу на минимизацию загрязнения окружающей среды отходами производства и транспортировки угля.

На сегодняшний день уголь, добываемый на Колыванском и Восточном разрезах, доставляется до углепогрузочной станции самосвалами-углевозами, преодолевая почти 40 км только до станции погрузки. Затем продукция транспортируется до железнодорожных путей общего пользования.

Создание единого транспортного узла в Новосибирской области упразднит проблему при транспортировке угля.

Новая погрузочная станция будет располагаться более чем в 30 км от ближайшего населенного пункта, процессы переработки и погрузки угля будут перемещены непосредственно к участкам добычи. Кроме того, количество машин, перевозящих уголь, будет сокращено. Это снизит уровень загрязнения окружающей среды: антрацит будет загружаться в вагоны поездов, следующих до прямого места назначения. В процессе транспортировки угля поезда, загруженные сырьем, не будут иметь перевалочных пунктов по ходу следования. Данная технология перевозки снижает потребность в перемещении угля между железнодорожным и автотранспортом в процессе доставки до пункта назначения.

По оценкам экспертов, это первый инфраструктурный проект такого масштаба за последнее десятилетие среди отечественных угледобывающих компаний.

Помимо того что новая инфраструктура позволит решить ряд экологических проблем и минимизировать воздействие на окружающую среду, новый путь с пропускной способностью 20 млн тонн позволит обеспечить растущие потребности компании в доставке продукции и уменьшить транспортные затраты.

Напомним, что «Сибантрацит» – компания, занимающая первое место в мире по добыче и экспорту антрацита, ее сырью присвоен класс сверхвысокого качества – Ultra High Grade. Объем инвестиций в размере более 2,5 млрд руб. в реализацию крупного инфраструктурного проекта подтверждает заявленный компанией вектор на долгосрочное развитие предприятия.

«Создание новой инфраструктуры – важная составляющая развития компании. Реализация данного проекта, внедрение инновационных технологий, модернизация, повышение эффективности на всех этапах – это та база, которая обеспечивает “Сибантрациту” стабильное долгосрочное развитие», – сказала председатель совета директоров УК «Сибантрацит» Катерина Босов.

В 2020 году отечественная угледобывающая компания уже получила подтверждение своего статуса лучшего поставщика в категории «Угледобывающие предприятия» от китайских импортеров, а реализация нового инфраструктурного проекта позволит «Сибантрациту» укрепить свои позиции на внутреннем и внешнем угольном рынке. Проект будет завершен уже в 2021 году, первая отгрузка запланирована на начало того же года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4502210>

ТАСС; 2020.23.09; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ К ОЭЗ «ТОЛЬЯТТИ» НАЧАЛОСЬ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

Строительство железнодорожного пути, который протянется от вокзала Автозаводского района до Особой экономической зоны «Тольятти», началось в Самарской области, сообщила в среду **пресс-служба** правительства региона.

«В Тольятти дан старт началу строительства железнодорожной ветки к Особой экономической зоне. Подрядчик приступил к работе», – говорится в сообщении.

Уточняется, что железнодорожная ветка протяженностью 14 километров соединит местную станцию Куйбышевской железной дороги с ОЭЗ «Тольятти», а также пройдет непосредственно по инвестиционной площадке. Дорога позволит перевозить 1,4 миллиарда тонн грузов в год. Новый объект транспортной инфраструктуры будет построен на средства РЖД, после чего оформлен в собственность Самарской области.

«Строительство железнодорожной ветки в особую экономическую зону придаст колоссальный импульс развитию Тольятти. Проект выгоден и «РЖД» и, конечно же, нашему региону, поэтому я не сомневаюсь в успехе его реализации», – цитирует **пресс-служба** главу региона Дмитрия Азарова.

Перевозка грузов по данной ветке должна начаться в третьем квартале 2021 года. Полностью завершить работы по строительству объекта планируется в 2022 году. Постановление о создании ОЭЗ было подписано в 2010 году. В настоящий момент в ОЭЗ «Тольятти» зарегистрировано уже 25 резидентов из восьми стран (Россия, США, Япония, Германия, Испания, Турция, Нидерланды, Сербия). Резидентами создано 1 300 рабочих мест, а объем налогов, уплаченных ими в бюджеты всех уровней, составляет около 1,7 млрд рублей. Объем выручки компаний последние два года увеличивается на 40% ежегодно.

<https://tass.ru/ekonomika/9531253>

ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; РЖД ЗА СЧЕТ НОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ ЗАИМСТВОВАНИЙ НЕ СОКРАТЯТ ИНВЕСТПРОГРАММУ-2020 К ПЛАНУ, А К 2019 Г ДАЖЕ УВЕЛИЧАТ – БЕЛОУСОВ

Инвестиционная программа ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) за счет новых инструментов заимствований к плану 2020 года не сократится, а к прошлому году даже немного вырастет, сообщил первый вице-премьер **Андрей Белоусов** на заседании Совета Федерации.

«Прежде всего сейчас начинаем развивать финансовые инструменты, которые ориентированы на поддержку инвестиционных программ компаний с госучастием», – сказал **Белоусов**.

«Это почти 400 млрд рублей для РЖД – выпуск бессрочных облигаций. С огромным сопротивлением удалось это внедрить, тем не менее уже 2 транша состоялось», – отметил первый вице-премьер.

«И за счет этого у нас (инвестиционная – ИФ) программа РЖД практически не сократится к плану даже, а к прошлому году несколько вырастет», – сказал он.

ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; РОСМОРПОРТ В ПЕРВОЙ ДЕКАДЕ ОКТЯБРЯ ПЛАНИРУЕТ СОБРАТЬ ЗАЯВКИ НА ДЕБЮТНЫЕ ОБЛИГАЦИИ НА 4 МЛРД РУБЛЕЙ

ФГУП «Росморпорт» в первой декаде октября планирует собрать заявки на дебютные облигации на 4 млрд рублей со сроком обращения 5 лет серии 001P-01, сообщил «Интерфаксу» источник на финансовом рынке.

Ориентир ставки 1-го купона – премия около 130 базисных пунктов к сопоставимым ОФЗ. Купоны полугодовые.

По выпуску предусмотрена амортизационная система погашения: по 25% от номинала гасятся в даты окончания 4-го, 6-го, 8-го купонных периодов соответственно.

Минимальный размер заявки – 1,4 млн рублей.

Организаторами размещения выступят банк «Открытие» и Альфа-банк.

В октябре прошлого года «Московская биржа» (МОЕХ: МОЕХ) зарегистрировала бессрчную программу облигаций ФГУП «Росморпорт» объемом 25 млрд рублей..

В августе 2019 года рейтинговое агентство RAEX («Эксперт РА») присвоило рейтинг кредитоспособности нефинансовой компании ФГУП «Росморпорт» на уровне «ruAAA», прогноз – «стабильный».

Ранее компания сообщала, что проходит тестирование на предмет присвоения кредитного рейтинга в преддверии регистрации дебютной программы биржевых облигаций. В сообщении подчеркивалось, что присвоение высокого рейтинга позволит обеспечить успешное размещение первого облигационного выпуска «Росморпорта».

Как прокомментировали тогда «Интерфаксу» в компании, размещение облигаций предполагается для целей финансирования инвестиционных проектов, предусмотренных документами стратегического развития предприятия. Дебютный выпуск планировался к размещению осенью прошлого года.

«Привлеченные средства планируется направить на долгосрочные масштабные инвестиционные проекты в области строительства и реконструкции портовой инфраструктуры и обновления флота предприятия», – пояснили ранее в компании.

ФГУП «Росморпорт» является одним из крупнейших в России владельцев объектов прибрежно-портовой инфраструктуры, находится в ведении **Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот)**. Значительная часть капитальных затрат исторически финансируется из федерального бюджета в рамках федеральных целевых программ.

Компания осуществляет деятельность в 65 морских портах, расположенных в 24 субъектах РФ.

ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; СТРОИТЕЛЬСТВО СПГ-ТЕРМИНАЛА НОВАТЭКА НА КАМЧАТКЕ ВКЛЮЧЕНО В ПЕРЕЧЕНЬ КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ С ГОСУЧАСТИЕМ

Строительство СПГ-терминала «НОВАТЭКа» на Камчатке включено в перечень крупных проектов с госучастием, сообщило Минвостокразвития со ссылкой на распоряжение **премьер-министра РФ Михаила Мишустина**.

«Проект по строительству морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в Камчатском крае пополнил перечень крупных проектов с госучастием, финансируемых за счет Фонда национального благосостояния (ФНБ) и в рамках федеральных целевых программ», – отмечает министерство.

Проекты, вошедшие в этот перечень, «подлежат мониторингу со стороны государства».

«Усиленный надзор необходим, чтобы исключить коррупционные нарушения при расходовании бюджетных средств и средств ФНБ», – говорится в сообщении.

По итогам рабочей поездки на Дальний Восток в августе 2020 года **Мишустин** дал поручение Минэнерго, Минвостокразвития, Минэкономразвития, Минприроды, Минфину и Минобороны вместе с руководством Камчатского края, компаниями «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) и «Газпром» (МОЕХ: GAZP) до 5 октября 2020 года представить в правительство план по обеспечению газоснабжения региона. В документе, в частности, должно быть предусмотрено «строительство газотранспортной инфраструктуры, с учетом возведения морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа».

Как сообщалось, грузооборот терминала составит 22 млн тонн СПГ в год с возможностью принимать 657 судов-газовозов в год. Суда-газовозы ледового класса будут доставлять СПГ с месторождений Ямала в бухту Бечевинская, где газ будет перегружаться на обычные суда-газовозы и отправляться потребителям Азиатско-Тихоокеанского региона.

Инвестиции в строительство СПГ-терминала на Камчатке оцениваются в 108 млрд рублей. При этом частные инвестиции (в строительство плавучих хранилищ и объектов береговой инфраструктуры) оцениваются в 69,5 млрд рублей, бюджетные (в подходной канал и объекты безопасности мореплавания) – в 38,5 млрд рублей.

ТАСС; 2020.23.09; КАБМИН ПЕРЕНЕС НА ГОД ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЗАВОДА ПО ПРОИЗВОДСТВУ САМОЛЕТОВ ИЛ-96 400М

Правительство РФ перенесло с 2020 года на 2021 год сроки ввода в эксплуатацию завода по подготовке производства самолета Ил-96 400М. Соответствующее подписал **премьер-министр Михаил Мишустин**. Документ опубликован в среду на официальном интернет-портале правовой информации.

В 2018 году правительство распорядилось выделить Объединенной авиастроительной корпорации 1,3 млрд рублей на реконструкцию и техпервооружение производства для изготовления самолета компанией «Воронежское акционерное самолетостроительное общество».

Дальнемагистральный самолет Ил 96-400М создается на базе Ил-96, предполагается, что он вместит 400 пассажиров. Серийный выпуск самолетов должен начаться в Воронеже.

<https://tass.ru/ekonomika/9535257>

ТАСС; 2020.23.09; РОСТЕХ ПОКА НЕ ПЛАНИРУЕТ ПРОДАВАТЬ ПАКЕТ В «АЭРОФЛОТЕ»

Госкорпорация «Ростех» пока не обсуждала возможность участия в допэмиссии «Аэрофлота» и не планирует продавать пакет в авиаперевозчике, сообщил журналистам глава госкорпорации Сергей Чемезов.

«Если бы цена была высокая, мы бы, конечно, продали. Пока сегодня нет смысла продавать, потому что цена упала в связи с пандемией. Пока подержим», – сказал он.

«Аэрофлот» ранее объявил о начале дополнительной эмиссии акций. Акционеры могут осуществить преимущественное право приобретения ценных бумаг до 1 октября 2020 года. Речь идет о дополнительном размещении до 1,7 млрд обыкновенных акций. При этом цену одной акции определит позже совет директоров «Аэрофлота». Предполагается, что РФ примет участие в предложении в объеме, необходимом для того, чтобы сохранить текущую долю в уставном капитале компании в размере не менее 51,17% обыкновенных акций.

Контрольный пакет акций «Аэрофлота» (51,2%) принадлежит государству в лице Росимущества, госкорпорации «Ростех» принадлежит 3,5% акций, 40,9% акций находятся в свободном обращении.

<https://tass.ru/ekonomika/9532275>

ПРАЙМ; 2020.23.09; ИНВАЛИДАМ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ ПОКУПАТЬ ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ НА ГОСУСЛУГАХ

Инвалидам и многодетным семьям могут предоставить возможность покупать авиабилеты по льготному тарифу через портал госуслуг, следует из ответа «Аэрофлота» депутату Госдумы Сергею Боярскому.

Копии запросов и поступившего ответа есть в распоряжении РИА Новости.

В 2019 году Боярский предложил **Минтрансу** и «Аэрофлоту» создать для россиян возможность выкупа субсидируемых авиабилетов через онлайн-платформы. **Минтранс** в ответ на запрос сообщил, что совместно с Минкомсвязи России прорабатывает вопрос обеспечения возможности авторизации пассажиров при покупке льготных перевозок через государственные информационные системы, в том числе через портал госуслуг. «Аэрофлот» также заявил о том, что собственными силами ведет разработку подсистемы онлайн-продажи субсидируемых перевозок на сайте авиакомпании и в мобильном приложении.

«Мы проводим эту работу с **Минтрансом** и «Аэрофлотом» уже больше года, с августа 2019-го, и изначально могло показаться, что проблема онлайн-выкупа льготных билетов может и должна решиться быстро. Однако для этого необходимы соответствующие технические возможности идентификации и аутентификации пользователей. «Аэрофлот» в этом вопросе продвигается, но жалобы от граждан продолжают поступать – сервис доступен не во всех городах и не для всех категорий граждан, которые могут воспользоваться специальным льготным тарифом. Уверен, что эти проблемы будут также устранены», – пояснил Боярский РИА Новости.

В августе депутат вновь направил главе «Аэрофлота» Виталию Савельеву письмо, в котором попросил сообщить о текущем процессе обеспечения граждан возможностью выкупа таких билетов онлайн.

Авиакомпания в ответ на письмо депутата сообщила, что в настоящее время на онлайн-платформе «Аэрофлота» реализована возможность приобретения авиабилетов по субсидируемым тарифам. Однако этот способ онлайн-проверки документов не охватывает

весь перечень категорий граждан, имеющих право на приобретение авиабилетов по льготным тарифам.

«Лица, имеющие инвалидность, а также члены многодетных семей вынуждены обращаться в офисы продаж авиакомпании для подтверждения права на оформление авиабилетов по субсидируемым тарифам. Решение вопроса верификации пассажиров для приобретения авиабилетов по субсидируемым тарифам по всему перечню категорий граждан представляется перспективным путем предоставления соответствующего сервиса на портале государственных услуг», – говорится в документе за подписью заместителя гендиректора авиакомпании Андрея Чиханчина.

<https://lprime.ru/transport/20200923/832057911.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; «АЭРОФЛОТ» НАЗВАЛ СЛОВА ГРЕФА О ПРОБЛЕМАХ КОМПАНИИ С ОБСЛУЖИВАНИЕМ ДОЛГА «ФИГУРОЙ РЕЧИ»

«Аэрофлот» своевременно обслуживает обязательства по кредитным соглашениям, вчерашний комментарий главы Сбербанка (МОЕХ: SBER) Германа Грефа о сложностях с обслуживанием долгов – лишь фигура речи, считают в авиакомпании.

«Мы разделяем оценку руководителя Сбербанка ситуации в мировой авиационной отрасли. Она объективно очень тяжелая. Что касается сложностей «Аэрофлота» с обслуживанием долга – хотя отрасль и испытывает известный дефицит ликвидности, это, конечно, фигура речи. Мы точно и своевременно выполняем все обязательства в рамках подписанных кредитных соглашений», – заявил журналистам официальный представитель «Аэрофлота» Михаил Демин.

Накануне Греф в интервью телеканалу «Россия 24» заявил, что «Аэрофлот» «с большим трудом обслуживает все свои долги». При этом глава Сбербанка назвал «Аэрофлот» прекрасной компанией и выразил мнение, что она переживет «эту тяжелую ситуацию» с кризисом из-за пандемии COVID-19.

Ранее на фоне «ковидного» кризиса «Аэрофлот» привлек в Сбербанке кредиты на 70 млрд руб. под пятилетние госгарантии, а также несколько льготных кредитов в рамках антикризисной госпрограммы.

За I полугодие 2020 года группа «Аэрофлот», согласно ее отчетности, нарастила объем кредитов и займов примерно в 4 раза в сравнении с показателем на конец прошлого года, до 64,4 млрд руб. В том числе краткосрочные кредиты и займы выросли в 3,6 раза, до 45,8 млрд руб. В отчетном периоде «Аэрофлот» кредитовался в Совкомбанке, СМП банке, Россельхозбанке, Газпромбанке (МОЕХ: GZPR), Альфа-банке, банке «Интеза», ВБРР, Росбанке (МОЕХ: ROSB), Промсвязьбанке (МОЕХ: PSKB), Сбербанке.

ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; IATA ПРЕДЛАГАЕТ ВНЕДРИТЬ ТЕСТЫ НА COVID ПЕРЕД ЗАРУБЕЖНЫМИ РЕЙСАМИ ВМЕСТО КАРАНТИНА ПО ПРИЛЕТУ

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) призвала внедрить тестирование на COVID-19 для всех пассажиров, вылетающих за границу.

Такое решение предложено в качестве альтернативы карантинным ограничениям, которые обязаны проходить пассажиры по прилету в другую страну. Это, полагают в IATA, способствует более быстрому восстановлению международных авиаперевозок.

Прошло больше полугодия с тех пор, как страны приостановили авиасообщение за рубеж для борьбы с COVID-19. С тех пор некоторые из них приоткрыли границы, но эффект от этого был ограниченным, говорится в сообщении IATA. Карантинные меры по прилету делают поездки непрактичными, а частые изменения в мерах по борьбе с COVID-19 в некоторых странах не дают даже спланировать поездку.

«Ключом к восстановлению свободы передвижения через границы является систематическое тестирование на COVID-19 всех путешественников перед отъездом. Это даст правительствам уверенность в том, что они смогут открыть свои границы без

сложных моделей риска, которые предполагают постоянные изменения правил, налагаемых на поездки. Тестирование всех пассажиров вернет людям свободу путешествовать с уверенностью. И это вернет миллионы людей к работе», – отметил генеральный директор IATA Александр де Жуньяк, которого цитирует **пресс-служба**.

Чтобы быстро внедрить экспресс-тесты, IATA планирует сотрудничать с Международной организацией гражданской авиации (ICAO) и органами здравоохранения, сказано в сообщении.

Из-за «ковидных» ограничений мировая авиаотрасль потеряет в этом году около \$400 млрд выручки, общий убыток ожидается в размере более \$80 млрд, напоминает организация.

ТАСС; 2020.23.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЕРЕВЕЗЛИ ПОЧТИ 40 ТЫС. ПАССАЖИРОВ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» перевезла почти 40 тыс. пассажиров вывозными рейсами в период пандемии, сообщили ТАСС в **пресс-службе** перевозчика в среду.

«Авиакомпания «Уральские авиалинии» в период с 4 апреля по 21 сентября 2020 года выполнила 240 вывозных рейсов и перевезла 36 850 пассажиров. Так, из-за рубежа в РФ авиакомпания выполнила 116 рейсов и вывезла 15 577 российских граждан. Большинство рейсов было выполнено из Таиланда, Индии, ОАЭ, Турции, Узбекистана, Таджикистана, Армении, Киргизии и Азербайджана в Екатеринбург, Москву, Казань, Ростов-на-Дону, Уфу и другие города», – сказали в авиакомпании.

Там добавили, что для вывоза иностранных граждан из России было выполнено 124 рейса и перевезено 21 273 пассажира. В основном рейсы выполнялись из Москвы (Домодедово) и Екатеринбурга в Киргизию, Таджикистан, Узбекистан и страны Европы.

Из-за ситуации с распространением коронавируса Россия с 27 марта полностью закрыла регулярное и чартерное международное авиасообщение, перевозчики могли выполнять только спецрейсы для возвращения пассажиров домой. С 21 сентября Россия отменила организацию вывозных рейсов для российских граждан, находящихся за рубежом.

<https://tass.ru/ural-news/9529297>

ТАСС; 2020.23.09; АВИАКОМПАНИИ «ЯМАЛ» ВОЗМЕСТЯТ АРЕНДУ САМОЛЕТОВ ИЗ РЕГИОНАЛЬНОГО БЮДЖЕТА

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) возместят авиакомпании «Ямал» затраты по уплате арендных платежей за воздушные судна отечественного производства из регионального бюджета. Соответствующее постановление опубликовано в среду на официальном сайте правительства ЯНАО.

1 августа член Совета Федерации Анатолий Широков сообщил, что убытки авиакомпании «Ямал» в связи с пандемией достигли 1,6 млрд рублей. Позднее власти ЯНАО сообщили, что готовы оказать поддержку главному перевозчику региона.

«Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в порядок предоставления в 2020 году акционерному обществу «Авиационная транспортная компания «Ямал» субсидии из окружного бюджета на возмещение затрат по уплате арендных платежей за воздушные суда российского производства», – говорится в документе.

Авиакомпания «Ямал» – основной перевозчик в ЯНАО, выполняет регулярные и чартерные рейсы в города России и другие страны. Парк авиакомпании состоит большей частью из самолетов Sukhoi Superjet 100, Airbus A320-200, 321, а также Canadair CL-600.

<https://tass.ru/ural-news/9529399>

ТАСС; 2020.23.09; UTAIR ВВЕЛА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ СУРГУТА В ОМСК И В САМАРУ

Авиакомпания Utair запустил дополнительные рейсы из Сургута (Ханты-Мансийский автономный округ) в Омск и Самару, полеты по данным маршрутам осуществляются четыре раза в неделю. Об этом сообщает в среду **пресс-служба** перевозчика.

По данным **пресс-службы**, рейсы в Омск выполняются на самолете ATR 72 по понедельникам, средам, четвергам и воскресеньям, в обратную сторону – по вторникам, средам, четвергам и воскресеньям. В Самару Utair летает на Boeing 737-500 по понедельникам, средам, пятницам и субботам.

«Utair продолжает увеличивать число прямых рейсов из ключевых городов Ханты-Мансийского автономного округа. В прошлом году мы запустили реализацию уникальной для российского региона схемы полетов, чтобы выполнить задачу губернатора ХМАО Натальи Комаровой. Наша цель – улучшить транспортную доступность каждого города региона», – приводятся в сообщении слова президента «Utair – пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

<https://tass.ru/ural-news/9527853>

ТАСС; 2020.23.09; ЕЖЕДНЕВНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ УЛАН-УДЭ НА БАЙКАЛ НАЧНУТСЯ С 26 СЕНТЯБРЯ

Авиакомпания «Сила» («Сибирская легкая авиация») с 26 сентября открывает ежедневные рейсы из Улан-Удэ в поселок Хужир байкальского острова Ольхон в Иркутской области. Об этом во вторник сообщил в социальной сети «Фейсбук» коммерческий директор аэропорта Байкал Дмитрий Гармаев.

«С 26 сентября авиакомпания «Сила» открывает ежедневные рейсы Улан-Удэ-Ольхон», – говорится в сообщении.

Регулярные рейсы между поселком Улан-Удэ (Бурятия) и поселком Хужир (Иркутская область, остров Ольхон) были запущены в сентябре 2019 года частотой два раза в неделю. В марте полеты приостановили из-за угрозы распространения коронавируса. В июне авиакомпания возобновила рейсы по маршруту, самолеты вылетали два раза в неделю – в пятницу и воскресенье.

Как пояснил Дмитрий Гармаев ТАСС, ежедневные рейсы открыли из-за высокого спроса маршрута. В первые три дня после старта продаж раскупались 50-60% билетов, в аэропорт поступали звонки о нехватке мест в самолетах.

Авиарейсы на остров Ольхон на Байкале востребованы у жителей Бурятии, так как за 40 минут можно оказаться в популярном туристическом месте, также на Ольхоне есть места поклонения буддистов. Наземным транспортом этот маршрут, следуя из Бурятии, нужно преодолевать в течение 12 часов.

<https://tass.ru/ekonomika/9527605>

ИНТЕРФАКС; 2020.23.09; «ЮТЭЙР» ЗАПРОСИЛА У РОСАВИАЦИИ РАЗРЕШЕНИЕ НА ПОЛЕТЫ В МИНСК С 25 СЕНТЯБРЯ

Авиакомпания «ЮТэйр» запросила у **Росавиации** разрешение на полеты в Минск с 25 сентября, сообщает **пресс-служба** перевозчика.

«С нетерпением ждем ответа и готовы возобновить рейсы в столицу Беларуси», – говорится в сообщении.

Оперативный штаб правительства РФ по борьбе с COVID-19 разрешил возобновить авиасообщение с Минском с 21 сентября. При этом полеты разрешены с частотой лишь раз в неделю. О перезапуске рейсов с российской стороны ранее сообщил «Аэрофлот»: он будет летать в столицу Белоруссии с 26 сентября по субботам. Из Минска в Москву с 30 сентября начнет полеты «Белавиа», рейсы будут выполняться по средам.

[Вернуться в оглавление](#)