



## Ежедневный мониторинг СМИ

28 СЕНТЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ОЖИДАЕТ СНИЖЕНИЯ ОБЪЕМА АВИАПЕРЕВОЗОК НА 53% ПО ИТОГАМ ГОДА .....	5
ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; НОВЫЙ Ж/Д МОСТ ПОД МУРМАНСКОМ БУДЕТ ЗАПУЩЕН 28 СЕНТЯБРЯ .....	5
ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ ОБНОВИТЬ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ПЕТЕРБУРГА.....	6
ТАСС; 2020.25.09; ДРОЗДЕНКО НАДЕЕТСЯ НА КОМПРОМИСС ПО ПОСТАВКАМ БЕЛОРУССКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ЛЕНОБЛАСТИ .....	7
ГТРК САРАТОВ; 2020.25.09; ОБ ИТОГАХ ВСТРЕЧИ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ГОСДУМЫ И МИНИСТРА ТРАНСПОРТА .....	7
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2020.25.09; ВРЕМЯ СОБИРАТЬ ГРУЗЫ; О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ .....	9
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.28.09; БЫСТРО ПОДНЯТАЯ НЕ СЧИТАЕТСЯ УПАВШЕЙ; “Ъ” СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ ДЕТАЛИ ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ.....	13
ТАСС; ЮНИЯ ПОЛЯКОВА; 2020.25.09; ГЛАВА ЦЕНТРА ГЧП: КОНЦЕССИЯ – ОДИН ИЗ САМЫХ ЗАЩИЩЕННЫХ МЕХАНИЗМОВ ДЛЯ БИЗНЕСА И ГОСУДАРСТВА .....	15
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.28.09; РЫНОК ГЧП-ПРОЕКТОВ ВЕРНУЛСЯ В 2010 ГОД; МОНИТОРИНГ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	18
ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВЕДЕРИНА; 2020.28.09; ГЧП ПРИГЛАШАЮТ НА ДОЛГОВОЙ РЫНОК; СЕКЬЮРИТИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА СОЗДАСТ РЫНОК ОБЪЕМОМ 800 МЛРД.....	19
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.28.09; НАЕЗДЫ, РАЗВОРОТЫ И ОТКАТЫ; АВТОШКОЛЫ ПРОСЯТ МВД ПЕРЕПИСАТЬ РЕГЛАМЕНТ НОВОГО ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА .....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.28.09; РЕФОРМА ТАКСИ БУКСУЕТ; АГРЕГАТОРЫ И ВОДИТЕЛИ НЕ МОГУТ ДОГОВОРИТЬСЯ, КАК ВОЗИТЬ ПАССАЖИРОВ.....	22
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.28.09; БАМ УХОДИТ В БЕСКОНЕЧНОСТЬ; УГОЛЬЩИКИ ПРЕДЛАГАЮТ РАСШИРИТЬ ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН ВДВОЕ .....	23
ЛЕНТА.РУ; ЕЛИЗАВЕТА ГОРОДИЩЕВА; 2020.27.09; БЕЗ НАЧАЛА И КОНЦА; В РОССИИ ВОЗРОЖДАЮТ СОВЕТСКУЮ МЕЧТУ О СКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. ЗАЧЕМ ОНА НУЖНА?.....	25
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.28.09; ПОРТ УСТЬ-ЛУКА; АЛЕКСАНДР ЛУКАШЕНКО ХОЧЕТ ВЛОЖИТЬСЯ В ЭКСПОРТНЫЙ ТЕРМИНАЛ НА БАЛТИКЕ.....	27
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.28.09; «АРКТИК СПГ-2» ПОДБИРАЮТ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ; «СОВКОМФЛОТ» И MOL МОГУТ ПОЛУЧИТЬ КОНТРАКТ НА ТАНКЕРЫ ДЛЯ ПРОЕКТА.....	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НИКОЛАЙ ГОЛОВАНОВ; 2020.28.09; БЕЗ РУБЛЯ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ; ТАМАНСКИЙ ГРУЗОВОЙ	

---

ПОРТ ЗАСЛУЖЕННО НАГРАЖДАЮТ ВЫСОКИМИ БАЛЛАМИ ЗА УНИКАЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПОГРУЗКИ УГЛЯ.....	29
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ДАРЬЯ МОЛОТКОВА; 2020.28.09; АВИАКОМПАНИИ НЕДОВОЛЬНЫ ПРИОРИТЕТОМ «АЭРОФЛОТА» В ПОЛЕТАХ ЗА РУБЕЖ; РЕЙСЫ ВО МНОГИЕ ОТКРЫТЫЕ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ СТРАНЫ РАЗРЕШЕНЫ ТОЛЬКО НАЦИОНАЛЬНОМУ ПЕРЕВОЗЧИКУ .....	31
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.26.09; СВОБОДНЫЙ ПОТОК: ПЛАТНЫЕ МАГИСТРАЛИ ЛИШАТ ШЛАГБАУМОВ; НА РОССИЙСКИХ МАГИСТРАЛЯХ ВНЕДРЯЮТ СИСТЕМУ FREE FLOW – СКОЛЬКО ЗАПЛАТЯТ АВТОМОБИЛИСТЫ .....	32
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ЮШКЯВИЧЮТЕ; 2020.27.09; ПОЛНЫЙ ВЫДОХ: ПОМОГУТ ЛИ АЛКОЗАМКИ БОРЬБЕ С ПЬЯНЫМИ ЗА РУЛЕМ; КАКИЕ ЕЩЕ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ПРЕДЛАГАЮТ ЭКСПЕРТЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ .....	34
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.27.09; ШАШЕЧКИ ВПЕРЕД: ДЛЯ ТАКСИ ХОТЯТ ПРОПИСАТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЗДОРОВЬЕ ПАССАЖИРОВ; СЕГОДНЯ С АГРЕГАТОРОВ И ТАКСОПАРКОВ ПРАКТИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНО ВЗЫСКАТЬ КОМПЕНСАЦИЮ ЗА ПРИЧИНЕННЫЙ ВРЕД В ДТП .....	37
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО; 2020.27.09; «СЛУЧАЙ ВОПИЮЩИЙ»: РЕБЕНОК ПОТЕРЯЛСЯ ИЗ-ЗА ВЫСАДИВШЕГО ЕГО КОНДУКТОРА; ЧТО ДЕЛАТЬ С ПЕРИОДИЧЕСКИМ ВЫСАЖИВАНИЕМ ДЕТЕЙ ИЗ ТРАНСПОРТА ...	39
КОММЕРСАНТЬ; КСЕНИЯ ДЕМЕНТЬЕВА; 2020.25.09; «НЕВОЗМОЖНО ВСЕ СДЕЛАТЬ БЕСПЛАТНЫМ»; ГЛАВА СБЕРБАНКА GERMAN ГРЕФ О ВТОРОЙ ВОЛНЕ, ДОЛГАХ И КОМИССИЯХ .....	42
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, АЛИНА ФАДЕЕВА, ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВ; 2020.25.09; «ТРАНСНЕФТЬ» И РЖД ОСТАЛИСЬ ПРИ СВОИХ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ СОЧЛИ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ СНИЖАТЬ ТАРИФЫ НА ТРАНСПОРТИРОВКУ УГЛЕВОДОРОДОВ.....	51
РБК; ИВАН ТКАЧЁВ, ОЛЬГА АГЕЕВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА, ЕВГЕНИЯ КУЗНЕЦОВА; 2020.25.09; РЕГИОНЫ ЗАСТРЯЛИ В КОЛЛИЗИИ.....	54
ВЕСТИ; ЕВГЕНИЙ НИПОТ; 2020.28.09; АТОМОХОД «АРКТИКА» ШТУРМУЕТ НОРВЕЖСКОЕ МОРЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	57
1 КАНАЛ; 2020.27.09; В РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ УСИЛИВАЮТ РЕЙДЫ ПО СОБЛЮДЕНИЮ САНИТАРНЫХ МЕР В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ И ТОРГОВЫХ ТОЧКАХ.....	57
ВЕСТИ; ЛЮДМИЛА СМИРНОВА; 2020.27.09; ЭКОЛОГИЧНЫЙ УГОЛЬНЫЙ ТЕРМИНАЛ ОТКРЫЛСЯ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» .....	57
ВЕСТИ; АНДРЕЙ ШЛЯПНИКОВ; 2020.26.09; ВОДНЫЙ ПУТЬ. ГОРОДСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ .....	58
1 КАНАЛ; 2020.25.09; БОЛЕЕ 5,5 ТЫСЯЧ ТОНН РЫБЫ ДОСТАВИЛ В ПЕТЕРБУРГ АТОМНЫЙ ЛИХТЕРОВОЗ «СЕВМОРПУТЬ» .....	58
ВЕСТИ; 2020.25.09; В ПЕТЕРБУРГЕ ВСТРЕЧАЮТ АТОМНЫЙ ЛИХТЕРОВОЗ «СЕВМОРПУТЬ». ВЕСТИ .....	58
РЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ; 2020.25.09; ВИДЕООПРОС: «НУЖНО ЛИ ШТРАФОВАТЬ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ЗА ОПАСНУЮ ЕЗДУ?» .....	58
ТАСС; 2020.25.09; «РЕЧВОДПУТЬ» ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО 11 СУДОВ ЗА 848 МЛН РУБЛЕЙ.....	58
ТАСС; 2020.26.09; ЛИХАЧЕВ: ОБЪЕМ ПРОВОДКИ ГРУЗОВ ПО СЕВМОРПУТИ МОЖЕТ ДОСТИГНУТЬ 32 МЛН ТОНН В 2020 ГОДУ .....	59

---

ТАСС; 2020.26.09; СНИЖЕНИЕМ СТОИМОСТИ АВИАБИЛЕТОВ ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО КАМЧАТКЕ ЗАЙМУТСЯ НА ФЕДЕРАЛЬНОМ УРОВНЕ .....	59
ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ЧЕРЕЗ 3-4 ГОДА МОЖЕТ ОСТАНОВИТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЙ – ГЕНДИРЕКТОР .....	60
ТАСС; 2020.25.09; ХУСНУЛЛИН ПОДДЕРЖАЛ ВКЛЮЧЕНИЕ ПЕТЕРБУРГА В «ДОРОЖНЫЙ» НАЦПРОЕКТ .....	60
ТАСС; 2020.25.09; «РОСДОРНИИ» РАССКАЗАЛ О РАБОТЕ МОБИЛЬНОГО КОМПЛЕКСА ДЛЯ ОЦИФРОВКИ ДОРОГ .....	61
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.25.09; НАСТУПЛЕНИЕ НА БЕЗДОРОЖЬЕ; ЖИЗНЬ ТРЕБУЕТ ОБНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ .....	62
Ъ ВОРОНЕЖ; 2020.25.09; ЧЕРНОЗЕМЬЕ ЗАКАТЫВАЮТ В АСФАЛЬТ; КАК В МАКРОРЕГИОНЕ РЕАЛИЗУЕТСЯ НАЦПРОЕКТ ПО УЛУЧШЕНИЮ ДОРОГ .....	66
МК ХАБАРОВСК; ОЛЬГА ГРИГОРЬЕВА; 2020.25.09; ЗА КРУПНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ ВЗЯЛИСЬ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ.....	71
ТАСС; 2020.25.09; НА КОЛЫМЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ДОРОГУ К ГОРНОЛЫЖНОМУ КОМПЛЕКСУ .....	72
ТАСС; 2020.25.09; БОЛЕЕ 600 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ С НАЧАЛА ГОДА .....	73
ТАСС; 2020.25.09; В СОЧИ ВОССТАНОВИЛИ ДВА МОСТА, КОТОРЫЕ БЫЛИ РАЗРУШЕНЫ ПАВОДКОМ В 2018 ГОДУ .....	73
ТАСС; 2020.25.09; ПРОТИВОЛАВИННУЮ ГАЛЕРЕЮ ТРАНСКАМА В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ К 2023 ГОДУ .....	73
ТАСС; 2020.25.09; ВЛАСТИ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ НАПРАВИЛИ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2020 ГОДУ БОЛЕЕ 1,8 МЛРД РУБЛЕЙ .....	74
РЖД-ПАРТНЕР; 2020.25.09; ЗАПРЕТ ОТКРЫТОЙ ПЕРЕВАЛКИ ДАСТ ГОСУДАРСТВУ ПРАВО РАЗРЫВАТЬ ДОГОВОР АРЕНДЫ СО СТИВИДОРОМ...	75
ТАСС; 2020.25.09; ЭКСПОРТНЫЙ НАЦПРОЕКТ ПОСЛЕ ОБНОВЛЕНИЯ БУДЕТ СОСТОЯТЬ ИЗ ТРЕХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ .....	75
ТАСС; ЮНИЯ ПОЛЯКОВА; 2020.25.09; ЭКСПОРТ ОСВОБОЖДАЕТСЯ ОТ ГРАНИЦ И УСЛУГ: КАК ИЗМЕНИТСЯ ПАСПОРТ ТОРГОВОГО НАЦПРОЕКТА.	76
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИТАЛИЙ ТИМОФЕЕВ; 2020.25.09; НАЦПРОЕКТ ПО ТРАНСПОРТУ БУДЕТ РАЗРАБОТАН В РОССИИ.....	78
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2020.25.09; МЕСТО ДИАЛОГА; В МОСКВЕ ПРОШЛА МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ HELIRUSSIA 2020 .....	79
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2020.25.09; СТРАСТИ ПО ЭКСПЕРТИЗЕ; ПОЧЕМУ ЭКОЛОГИ БЬЮТ ТРЕВОГУ .....	82
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ ГАВРИЛОВ; 2020.27.09; МОСКОВСКИЙ АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ДОСААФ НАЧАЛ ПОДГОТОВКУ СПЕЦИАЛИСТОВ .....	85
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.27.09; БОЛЕЕ 200 КМ СКОРОСТНЫХ ДОРОГ ПОЯВИЛИСЬ В РОССИИ ЗА ГОД .....	86
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2020.27.09; МЕРЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРОВЕРЯТ НЕЗАВИСИМЫЕ АУДИТОРЫ.....	86
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2020.26.09; АВТОВОКЗАЛЫ СМОГУТ УСТАНАВЛИВАТЬ ФИКСИРОВАННЫЙ СБОР ЗА СВОИ УСЛУГИ.....	87
АИФ; 2020.26.09; ЧЕМ ОПАСНА ИДЕЯ ПЛАТНЫХ ДОРОГ ВЗАМЕН НА БЕСПЛАТНЫЙ ТРАНСПОРТ? .....	87

---

ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; КАМАЗ, VW И КРУПНЫЕ IT-КОМПАНИИ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ «АВТОДАТЕ» – ПРОТОКОЛ .....	88
ТАСС; 2020.25.09; ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВОГО УЧАСТКА СЕВЕРНОГО ОБХОДА ТВЕРИ ЗАВЕРШИТСЯ В 2021 ГОДУ .....	90
ТАСС; 2020.25.09; В МОСКВЕ СТАРТОВАЛО ГОЛОСОВАНИЕ О ДАЛЬНЕЙШЕЙ СУДЬБЕ МОНОРЕЛЬСА .....	90
ТАСС; 2020.26.09; МЭР ПРОГНОЗИРУЕТ, ЧТО РОСТ ЦЕН НА БИЛЕТЫ В ПЛАЦКАРТ СОСТАВИТ 3,7% В 2021 ГОДУ .....	91
ТАСС; 2020.25.09; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА ОДНОМ ИЗ ТУРМАРШРУТОВ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ ПАРОВОЗ .....	91
РИА НОВОСТИ; 2020.25.09; СУДОВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТАНКЕРОВ-ГАЗОВОЗОВ .....	92
ТАСС; 2020.26.09; ПРЕЗИДЕНТ ПЕРУ СООБЩИЛ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ С 5 ОКТЯБРЯ .....	92
ТАСС; 2020.26.09; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В МИНСК .....	92
ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; РОСАВИАЦИЯ ПОПРОСИЛА ДОПСУБСИДИИ АЭРОПОРТАМ ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ СИЛОВИКОВ .....	93
ТАСС; 2020.25.09; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В АВГУСТЕ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ НА 33% .....	93
ТАСС; 2020.25.09; ГРЕЦИЯ ПРЕДЛОЖИЛА РОССИИ ВОЗОБНОВИТЬ ОГРАНИЧЕННОЕ КОЛИЧЕСТВО АВИАРЕЙСОВ В НЕДЕЛЮ .....	93
ТАСС; 2020.25.09; ОПЕРШТАБ: РЕШЕНИЕ ОБ ОТКРЫТИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРЕЦИЕЙ ПОКА НЕ ПРИНЯТО .....	94
ТАСС; 2020.25.09; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ С 1 ОКТЯБРЯ ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКВЫ В ПРАГУ .....	94
ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; CZECN AIRLINES ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ ПО МАРШРУТУ ПРАГА – МОСКВА 4 ОКТЯБРЯ .....	94
ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; «АЭРОФЛОТ» НА МЕСЯЦ ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ В БУДАПЕШТ С 26 СЕНТЯБРЯ .....	95
ТАСС; 2020.25.09; ЧАРТЕРНАЯ ПРОГРАММА В БУРЯТИЮ ВОЗОБНОВИТСЯ ЗИМОЙ .....	95
ТАСС; 2020.25.09; АЭРОПОРТ ГЕЛЕНДЖИКА ОБСЛУЖИЛ РЕКОРДНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ .....	96

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ОЖИДАЕТ СНИЖЕНИЯ ОБЪЕМА АВИАПЕРЕВОЗОК НА 53% ПО ИТОГАМ ГОДА**

Пассажирские авиаперевозки в РФ в 2020 году снизятся на 53% относительно прошлого года, до 60 млн человек, говорится в опубликованном Минэкономразвития макропрогнозе на 2021-2023 годы.

Снижение показателя связано с ограничениями из-за пандемии COVID-19, говорится в материалах ведомства. В марте РФ запретила все регулярные пассажирские рейсы за рубеж (частично возобновлены в августе-сентябре), в регионах страны вводились карантинные меры.

В мае глава Минтранса РФ Евгений Дитрих говорил, что авиационный трафик в этом году может упасть на 50-75% в зависимости от ситуации с распространением COVID-19.

«После падения объема перевозок и пассажирооборота в 2020 г. более чем на 50% к уровню 2019 г. в прогнозном периоде ожидается рост показателей на уровне среднемировых значений. В 2023 г. число перевезенных пассажиров ожидается на уровне 134,8 млн человек (+5,2% к 2019 г.)», – говорится в макропрогнозе.

На доступность авиатранспорта и динамику пассажиропотока окажут влияние «реализуемые меры поддержки внутренних воздушных перевозок», сказано в прогнозе. Сейчас такой поддержкой служит субсидирование из федерального и региональных бюджетов. Среди других мер Минэкономразвития выделяет модернизацию аэропортовой инфраструктуры, «создание крупных мультимодальных хабов на базе аэропортов».

Коммерческие перевозки грузов воздушным транспортом по итогам года, согласно прогнозу, уменьшатся на 9,5%, до 1,04 млн тонн. Грузооборот упадет также на 9,5%, до 6,7 млрд тонно-километров. Спрос на такие перевозки «во многом связан с динамикой доходов населения и организаций, поскольку данным видом транспорта перевозятся в основном дорогие товары», отмечает Минэкономразвития.

В 2019 году авиакомпании РФ увеличили пассажирские перевозки на 10%, до 128,1 млн человек, грузовые – сократили на 2,4%, до 1,15 млн тонн.

<https://www.interfax.ru/russia/728758>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; НОВЫЙ Ж/Д МОСТ ПОД МУРМАНСКОМ БУДЕТ ЗАПУЩЕН 28 СЕНТЯБРЯ**

Ввод в эксплуатацию нового железнодорожного моста, построенного взамен рухнувшего в июне между станциями Выходной и Кола под Мурманском, состоится 28 сентября, сообщила пресс-служба правительства Мурманской области.

Участниками церемонии станут министр транспорта России Евгений Дитрих, генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров и губернатор Мурманской области Андрей Чибис, говорится в анонсе регионального правительства.

В начале сентября заместитель главного инженера Октябрьской железной дороги (филиал РЖД) по Мурманскому территориальному управлению Алексей Мухин в эфире «РЖД-ТВ» сообщил, что завершение строительства нового моста намечено на конец сентября – начало октября.

Предполагается, что срок эксплуатации нового моста составит порядка 100 лет.

В августе замглавы мурманского филиала Октябрьской железной дороги Игорь Поликарпов сообщил, что железнодорожники планируют к 1 октября восстановить движение по новому мосту под Мурманском.



Мост через реку Кола обрушился 1 июня. В результате отправка грузов в направлении мурманского транспортного узла, где, в частности, находятся «Мурманский морской торговый порт» и «Мурманский балкерный терминал» «Еврохима», стала невозможной. В связи с обрушением железнодорожного моста было решено создать обход места ЧП, проложив линию в рамках курируемого **Минтрансом РФ** проекта по строительству ветки к порту Лавна на противоположном от Мурманска берегу Кольского залива. Движение по резервному маршруту было запущено 19 июня (16 пар грузовых поездов в сутки).

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/main/novyj-zh-d-most-pod-murmanskom-budet-zapushchen-28-sentyabrya>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novyj-zd-most-cerez-reku-kola-pod-murmanskom-otkrou-28-sentabra>

<https://www.tv21.ru/news/2020/09/25/novyj-zheleznodorozhnyy-most-cherez-kolu-otkroyut-28-sentyabrya>

<https://murmansk.mk.ru/social/2020/09/25/novyj-zheleznodorozhnyy-most-cherez-reku-kola-otkroetsya-28-sentyabrya.html>

<https://www.murmansk.kp.ru/online/news/4025568/>

<https://expertnw.com/news/do-zapuska-novogo-zheleznodorozhnogo-mosta-pod-murmanskom-ostalos-tri-dnya/>

<https://novosti-murmanskoy-oblasti.ru/murmansk/26353-novyj-zh-d-most-cherez-reku-kola-otkroyut-28-sentyabrya.html>

<https://nord-news.ru/news/2020/09/25/?newsid=125595>

<https://m.severpost.ru/read/102374/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ ОБНОВИТЬ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ПЕТЕРБУРГА**

**Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** поручил **Минтрансу** обновить стратегию по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти до 2025 года, сообщили в пятницу в **пресс-службе вице-преьера**.

«Прошу **министра транспорта России Евгения Дитриха** совместно с региональными органами власти обновить стратегию по развитию транспортной системы обоих регионов до 2025 года. Она должна учитывать все виды транспорта, создать комфортную среду для граждан и экономического развития регионов», – сказал **Хуснуллин** на совещании координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти.

Он добавил, что в регионах необходимо определить направления развития транспортной инфраструктуры с учетом всех видов транспорта.

Председатель правительства Ленобласти Михаил Москвин отметил, что в регионе ввели в эксплуатацию более 75 км дорог в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**. Также досрочно выполнены и завершаются работы по ремонту автомобильных дорог, заложенные на 2021 -2022 года.

Вице-губернатор Санкт-Петербурга Максим Соколов отметил, что Санкт-Петербург не входит в национальный проект **БКАД**, при этом в городе необходимо привести в нормативное состояние не менее 85% дорог от их общей протяженности, а при существующем уровне финансирования доля нормативного состояния дорог в 2024 году останется на прежнем уровне.

В связи с этим Соколов попросил **вице-преьера** поддержать включение Санкт-Петербургской агломерации в национальный проект с выделением федерального софинансирования. **Хуснуллин** поддержал данное предложение.

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/121302>

<https://tass.ru/ekonomika/9554135>

<https://realty.ria.ru/20200925/khusnullin-1577783646.html>

### **ТАСС; 2020.25.09; ДРОЗДЕНКО НАДЕЕТСЯ НА КОМПРОМИСС ПО ПОСТАВКАМ БЕЛОРУССКИХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ЛЕНОБЛАСТИ**

Губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко в пятницу на встрече с президентом Белоруссии Александром Лукашенко выразил надежду на достижение «хорошего компромиссного решения» по вопросу поставок белорусских грузов через порты Финского залива.

«Я буквально три недели назад встречался с **министром транспорта РФ [Евгением Дитрихом]**. Мы говорили о том, что нам надо вырабатывать совместно [Ленинградская область, РЖД, Белоруссия], и думаю, мы здесь найдем хорошее компромиссное решение», – сказал Дрозденко на пресс-подходе после встречи с Лукашенко, подчеркнув, что перевод белорусского транзита и поставка белорусских грузов через порты Финского залива, которые находятся в Ленинградской области, – важная тема.

По его словам, на нынешней встрече с Лукашенко поднимался вопрос о необходимости выстраивания современной логистики. «Понятно, что нужны привлекательные железнодорожные тарифы, чтобы было выгодно белорусские грузы перегружать через наши портовые комплексы», – сказал Дрозденко.

Он подчеркнул, что в Ленинградской области есть мощные портовые комплексы, один из которых Усть-Луга, где переваливается более 100 млн тонн грузов. «Важно понимание, какой это должен быть порт, – продолжил Дрозденко. – Возможно, он должен быть универсальный, под какие-то конкретные грузы. И от этого цена строительства зависит. Я сказал сегодня Лукашенко, что у нас в Усть-Луге строится три новых терминала, а терминал – это универсальные грузы».

Поэтому, отметил губернатор, надо посмотреть, вероятно, «можно войти уже в строительство этих терминалов, это открытые акционерные общества, и таким образом удешевить будущие услуги по портовой переработке грузов».

Дрозденко пояснил, что стоимость терминала зависит от проекта. «Самый недорогой терминал стоит от 2,5 млрд рублей, самый дорогой – 25 млрд рублей. Нужно понимать, под какие конкретно грузы будет строиться терминал. Мое мнение – [целесообразно] вхождение в акционерное общество, которое сегодня уже строит терминал», – сказал он, добавив, что теперь белорусская сторона должна определиться, какие грузы хочет перенаправлять через Ленинградскую область.

<https://tass.ru/ekonomika/9550459>

### **ГТРК САРАТОВ; 2020.25.09; ОБ ИТОГАХ ВСТРЕЧИ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ГОСДУМЫ И МИНИСТРА ТРАНСПОРТА**

О ремонте дорог, строительстве развязок, скоростном трамвае, обновлении парка горэлектротранспорта говорили на встрече.

Сегодня прошла встреча Председателя Госдумы Вячеслава Володина с **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом**, руководителем **Росавтодора** Андреем Костюком, руководителем управления Нижняя Волга Сергеем Логуновым, зампредом регионального правительства Романом Бусаргиным и главой Саратова Михаилом Исаевым.

Обсуждали вопрос реализации федеральной программы «Безопасные и качественные дороги» в следующем году в Саратове.

В планах – выделение за счет этой программы денежных средств на приведение дорог в нормативное состояние. А также возможное финансирование дорожно-транспортной развязки в районе Стрелки на проспекте 50 лет Октября.

Обсудили и еще один вопрос – передачу на федеральный уровень дороги Пенза–Сердобск–Ртищево–Аркадак–Балашов–Самойловка–граница с Волгоградом.

Говорили и о завершении строительства путепровода в районе Синодского в этом году и обхода в районе станции Сенная в следующем.

Еще одна тема встречи – реализация в Саратове пилотного проекта строительства скоростного трамвая и участие региона в обновлении парка троллейбусов и трамваев в рамках федеральной лизинговой программы.

О решениях, которые были приняты в своем инстаграм-акаунте рассказал Вячеслав Володин.

Вячеслав Володин: «Главный итог – до конца года, надеюсь, это произойдет где-то, наверное, в октябре-ноябре, – 2 дороги, которые проходят через территорию Саратовской области, должны быть приняты в федеральный бюджет, на обслуживание в рамках **Росавтодора**.

Речь идет об участке, который проходит через Саратовскую область от границы Волгограда через Ровное, Энгельс, дальше Балаково, Пугачев, Ивантеевка и граница с Самарской областью и дорога от границы с Пензенской областью, затем Ртищево, Аркадак, Самойловка и граница с Волгоградской областью. Эта тема не раз обсуждалась. Задержки были с предоставлением документации. Документация сейчас вся собрана, она имеет отношение не только к территории Саратовской области.

Речь идет еще и о волгоградском участке, и самарском, и пензенском. Я надеюсь, несколько позже в обязательном порядке вас проинформирую, как обстоят с этим дела, но положительное решение получено, поддержка есть на уровне **министерства транспорта Российской Федерации**. Надеюсь, что мы выйдем на окончательное решение, когда эти дороги станут федеральными. Ну и, конечно, с одной стороны, они будут обслуживаться в рамках других стандартов.

Это другие нормативы, стоимость обслуживания каждого километра возрастает буквально в 2,5 раза, а с другой стороны, область те средства, которые раньше расходовала и сегодня тратит на содержание дорог и ремонт, будет расходовать на дороги городов, районов, поселков, сел Саратовской области. И с передачей вот этих двух дорог у нас останется единственная дорога, которая идет, соединяя другие районы, – дорога от Саратова в сторону Балтая, которая проходит через Базарный Карабулак и через Новобурасский район.

Эту тему также изучаем, но еще раз хочу сказать, что нам надо, в первую очередь, решить вопрос передачи этих двух дорог. Еще один вопрос, который обсуждался в рамках совещания, – это строительство в Саратове скоростного трамвая. Все необходимые материалы, документы **министерство транспорта** сформировало и внесло в правительство. Я надеюсь, что будет принято в ближайшее время решение, которое позволит нам уже в этом году реализовать первый этап – закупку подстанции, сетевого оборудования, с тем чтобы на будущий год заняться непосредственно путями, ну и основой.

Мы обсуждали вопрос реализации проекта, о котором вы постоянно говорите. Речь идет о путепроводе в районе «Стрелки». У нас там и трамвайные пути пролегают, у нас там и автомобильные пролегают дороги, и все это вот в эту горловину сходится. Аварийность высокая и, кроме всего прочего, пробки. Ну и состояние этого путепровода требует того, чтобы как можно быстрее его модернизировали. Это вопрос непростой.

Сейчас мы договорились: необходимо будет заказать проектную документацию. Она должна быть готова где-то к середине следующего года и можно будет приступить к реализации первого этапа – строительству путепровода, который будет непосредственно решать задачу прохождения трамвая. Затем уже автомобильная дорога, ну и понятно, ее надо расширять и делать удобной для проезда транспорта»

<https://gtrk-saratov.ru/ob-itogah-vstrechi-predsdatelya-gosdumy-i-ministra-transporta-2/>



### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2020.25.09; ВРЕМЯ СОБИРАТЬ ГРУЗЫ; О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ**

Даже в период неблагоприятной экономической конъюнктуры железнодорожные контейнерные перевозки остаются наиболее динамично развивающимся сегментом российского транспортного рынка. По сравнению с прошлым годом в январе – июне 2020-го количество груженых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, выросло на 14,8% и составило около 1,8 млн ДФЭ.

В условиях сокращения объемов погрузки каменного угля, нефти и нефтепродуктов, черных металлов и некоторых других массовых грузов в экспортном направлении в ОАО «РЖД» планируют сделать ставку на привлечение высокодоходных контейнерных грузов с других видов транспорта. Для достижения этой амбициозной цели железнодорожным холдингом разрабатывается новый проект по организации контейнерных перевозок, который позволит участвовать в них представителям малого и среднего бизнеса.

#### Грузовые шаттлы

В последние годы устойчивым спросом пользуется услуга ОАО «РЖД» под названием «Грузовой экспресс», когда вагоны нескольких грузоотправителей на опорной станции объединяются в один маршрутный поезд с дальнейшим проследованием по расписанию. С этого года на базе данного сервиса развивается новая логистическая технология – перевозка грузов в так называемых грузовых шаттлах. Она подразумевает возможность бронирования места в сборном грузовом поезде и перевозку небольших партий грузов. В основе проекта лежит идеология пассажирского движения – продажа отдельных мест в контейнерном поезде. К настоящему времени по разным маршрутам перевезено порядка ста вагонов с грузами широкой номенклатуры.

Челночные перевозки обеспечивают следование грузовых поездов постоянной составности на высокой скорости, которой удается достичь за счет минимизации времени по всем технологическим цепочкам. К примеру, выгрузка и погрузка грузов могут осуществляться без отцепки вагона от поезда в пути следования, а при необходимости могут сортироваться только грузы, а не вагоны.

Генеральный директор АО «Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (АО «ВНИИЖТ») Сергей Виноградов отмечает, что суть проекта заключается в повышении уровня сервиса за счет применения современных технических и технологических решений. Ведь перевозка грузов по железной дороге имеет ряд особенностей, она в чем-то проигрывает другим видам транспорта. Так, напоминает Сергей Виноградов, это сравнительно длительная по времени и более дорогостоящая перевозка, при которой грузоотправителю приходится платить не только за пользование инфраструктурой, но и за аренду подвижного состава. Совокупность этих факторов влечет за собой низкую экономическую эффективность перевозки мелкой партии груза на короткие расстояния. И только стремление к сокращению нормативного срока оборота вагонов сулит определенную выгоду не только для клиента, но и для собственника подвижного состава, отмечает эксперт. Правда, для дальнейшего развития проекта необходимо разработать регулярные маршруты курсирования сборных контейнерных поездов.

По оценке специалистов, спрос на «грузовые шаттлы» ожидается со стороны отправителей товаров народного потребления, металлоконструкций, различных сборных грузов, продукции химической и нефтехимической отраслей.

И в перспективе перевозка партий грузов в таком поезде может проходить по твердому расписанию в соответствии с установленным маршрутом. Например, Владивосток – Москва – Владивосток. Предполагается, что поезд будет формироваться на одном из контейнерных терминалов Приморья и состоять из фитинговых платформ с контейнерами или грузовыми местами назначением на определенные станции по маршруту следования.

Остановки могут предусматриваться на промежуточных станциях, расположенных вблизи больших городов, и основных технических станциях.

Представьте себе такую картину из недалекого будущего: поезд принимается на боковой путь, рядом с которым находится специально оборудованная компактная площадка с фронтальным погрузчиком большой грузоподъемности. Во время стоянки в пределах одного–двух часов здесь будут выполнены необходимые технологические операции по смене локомотива или локомотивной бригады. А главное – одновременно будут произведены снятие контейнера назначением на данную станцию погрузчиком с платформы и установка на освободившееся место контейнера назначением на одну из станций далее по маршруту. Выгруженный контейнер доставят конечному потребителю уже автомобильным транспортом.

При этом погрузочно–разгрузочная площадка может иметь минимальные технологически и технически обоснованные размеры, так как ее функционал не предполагает длительного хранения контейнеров. Прибытие и отправление поезда по твердому расписанию позволят составлять график подвоза груженых или порожних контейнеров к прибытию состава и осуществлять погрузку снятого с поезда контейнера на автомобиль практически сразу после завершения операций с поездом. Регулярное обращение таких поездов даст возможность создать надежную и эффективную логистическую схему доставки грузов с использованием железнодорожного транспорта.

**Конкурентное преимущество**

Сейчас наблюдается устойчивая тенденция к контейнеризации грузов, что обусловило прирост контейнерных грузопотоков на экспортных и транзитных направлениях. По данным Российского экспортного центра (РЭЦ), высокие темпы роста контейнерного рынка обусловлены двумя сегментами: транзитом за счет маршрутов между Китаем и Европой и экспортом за счет продолжающегося роста отгрузок пиломатериалов в Китай и прироста контейнеризации грузов агропромышленного комплекса (в первую очередь растительных масел). Как известно, почти 94% контейнерных грузов из Китая в Европу доставляются морским транспортом, и лишь около 6% приходится на сухопутные перевозки. Несмотря на это, в целях диверсификации поставок КНР намерена развивать именно сухопутные маршруты, и особую роль в этом процессе занимает Центрально–Азиатский регион, куда экспортируются значительные объемы продовольственных товаров и сельскохозяйственное сырье.

Отправляя мясо по железной дороге, Россия пользуется конкурентным преимуществом перед такими странами, как США и Бразилия, у которых нет сухопутного доступа к китайским рынкам, напоминает генеральный директор Национального союза птицеводов Сергей Лахтюхов. По его словам, для дальнейшего наращивания экспорта мясной продукции в Китай железнодорожным транспортом поставщики должны быть обеспечены специализированным подвижным составом. «Осуществлены пилотные отправки по одному контейнеру от двух компаний, однако по состоянию на сегодня сформировать полноценный поезд мы не можем из–за того, что банально не можем найти 40 вагонов», – отмечает Сергей Лахтюхов.

Как заявил заместитель генерального директора АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ) Иван Мостяев, в ближайшее время РЖДЛ ожидает поставку 100 контейнеров автономного рефрижераторного типа с увеличенным топливным баком в 1 тыс. литров. По словам Ивана Мостяева, в сентябре этого года компания начинает отгружать поездные отправки с замороженной продукцией в автономных рефконтейнерах, которые полностью соответствуют требованиям китайской стороны.

Впрочем, как отмечает заместитель генерального директора по развитию АО «Рефсервис» Станислав Станкевич, помимо перевозки в рефконтейнерах, также существуют сервисы по перевозке в рефрижераторных вагонах. В конце июля произошла сертификация первых двух автономных рефрижераторных вагонов производства Уралвагонзавода, с III квартала

этого года начинается их серийное производство. В IV квартале компания ожидает начала серийного производства рефрижераторных вагонов в Казахстане. Ориентировочно в первой половине следующего года на сети появится достаточное количество данного типа подвижного состава.

По словам Станислава Станкевича, перевозка в автономных рефрижераторных вагонах может быть интересна российским производителям как альтернатива рефконтейнерам. В первую очередь благодаря тому, что такой вагон можно загрузить на ближайшей железнодорожной станции. Станислав Станкевич отмечает, что если сейчас речь идет о погрузке исключительно в московском регионе или в крупных российских городах, то со временем подобная практика может распространиться на всю Сибирь и Урал, причем без расходов по «первой миле», что подразумевает доставку контейнеров с грузами сразу до терминала.

Кстати, этим летом в рамках проекта «Грузовой экспресс» ОАО «РЖД» была реализована услуга по перевозке в составе ускоренных рефрижераторных поездов морепродуктов с Дальнего Востока. Экспортные контейнерные перевозки морепродуктов через железнодорожный **пункт пропуска** Камышовая (РФ) – Хуньчунь (КНР) с мая по июль 2020 года превысили 2,2 тыс. тонн.

Проект стал альтернативой автомобильной доставке морепродуктов в Китай из-за объявленных ограничений в пропуске большегрузных автопоездов через ряд международных КПП в связи с предотвращением распространения коронавируса.

Другой важной проблемой экспорта мясной продукции в Китай железнодорожным транспортом Сергей Лахтюхов назвал стоимость перевозки. «Если сравнить железнодорожную транспортировку с морской, то это пока еще достаточно затратно. Определенный импульс может дать предоставление субсидий и скидок на перевозку по маршрутам до Дальнего Востока и пограничного перехода на станции Забайкальск. В III квартале этого года мы планируем организовать пилотные экспортные отправки через **пункт пропуска** Забайкальск – Маньчжурия», – сообщил он.

Как поясняет руководитель проекта по развитию экспортной логистики РЭЦ Алевтина Кириллова, по состоянию на сегодняшний день в Китай доставлены две товарные партии транзитом через Казахстан (в мае осуществлены две пилотные отправки курятины в Чунцин), однако на этом маршруте транспортная субсидия РЭЦ составляет минимальное значение. «До российско-казахстанской границы очень короткое тарифное расстояние, а субсидируются только перевозки по территории России. Поэтому сейчас мы предлагаем экспортерам рассмотреть возможность транспортировки через пограничный переход на станции Забайкальск. Здесь тарифное плечо достаточно длинное, субсидия может быть выбрана в максимальном размере, и, соответственно, эти деньги вернуться экспортеру для дальнейшего развития его экспортных производств», – поясняет Алевтина Кириллова.

Опорная сеть ТЛЦ

Несмотря на то, что все большую популярность приобретают такие способы организации грузоперевозок, как мультимодальные и сборные контейнерные поезда, инфраструктурные ограничения препятствуют развитию современных технологий. Так, отмечают специалисты, для эффективного развития логистических цепочек транспортным компаниям нужна разветвленная сеть складов и терминалов.

Федеральный проект «Транспортно-логистические центры», входящий в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года, как раз и предусматривает создание крупных узловых мультимодальных ТЛЦ, которые будут объединены в опорную сеть по всей стране. Строительство подобных ТЛЦ, безусловно, будет способствовать развитию регулярного и скоростного движения грузов между регионами России и соседними странами. Создание такой сети – неотъемлемая часть превращения железнодорожной монополии из обычного перевозчика в универсальную логистическую компанию в русле мирового тренда.

Недавно ОАО «РЖД», **Минтранс России**, правительство Новосибирской области, а также ПАО «Трансконтейнер» и ООО «Новосибирский транспортный терминал» подписали соглашение о взаимодействии по реализации федерального проекта на территории региона. Документ предполагает совместную работу над созданием двух узловых грузовых мультимодальных транспортно–логистических комплексов в Новосибирской области.

ТЛЦ будут размещены в районе станций Клещиха и Чик Западно–Сибирской железной дороги. В рамках дальнейшей модернизации контейнерного терминала будет увеличена вместимость грузовых фронтов до 356 условных вагонов, а запланированный объем переработки контейнеров должен составить порядка 400 тыс. ДФЭ в год.

Другой проект предполагает развитие на базе ТЛЦ «Калининград» (станция Дзержинская Новая) экспортно–импортного хаба, через который будут проходить грузы, следующие как в Россию, так и из нее, а также грузы, следующие транзитом из Европы в страны Азиатско–Тихоокеанского региона и в обратном направлении.

В настоящее время на ТЛЦ «Калининград» осуществляется перегрузка контейнеров, навалочных и тяжеловесных грузов из вагонов колеи 1520 мм в вагоны колеи 1435 мм. Терминал оснащен всем необходимым для переработки 450 тыс. ДФЭ и 2 млн тонн других видов груза в год. На открытой грузовой площадке возможно единовременное хранение 1,2 тыс. ДФЭ и 100 тыс. тонн навалочных грузов. Также здесь создана инфраструктура для организации контейнерных перевозок.

Строительство на территории области транспортно–логистических центров с учетом инфраструктурных возможностей Калининградской железной дороги будет способствовать реализации экспортного и транзитного потенциала страны, увеличению скорости и надежности доставки товаров и снижению логистических издержек грузоотправителей.

Крупнейшим действующим ТЛЦ в стране является «Белый Раст», расположенный в Московской области. В конце июля на территорию ТЛЦ прибыл регулярный контейнерный поезд из китайского Шэньяня, который доставил оборудование для предприятий агропромышленного комплекса. Подобные маршруты будут способствовать укреплению торговых отношений между Россией и Китаем, увеличению объема контейнерных грузоперевозок и усилению экономического сотрудничества между нашими странами.

Как подчеркивает **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, ТЛЦ «Белый Раст» является одним из первых действующих логистических центров новой формации, которые должны обеспечить существенное ускорение доставки и обработки грузов, снизить логистические издержки и в полной мере использовать транзитный потенциал нашей страны.

Вице–президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков справедливо указывает на наличие структурных диспропорций на рынке логистических мощностей. По его словам, более половины всех складских площадей РФ сконцентрированы в Московской области, и только десяток крупных терминалов имеют железнодорожные пути: то есть даже здесь наблюдается дефицит мультимодальных центров.

Очевидна необходимость создания хотя бы трех ТЛЦ, обслуживающих порты Балтийского, Черноморского и Тихоокеанского бассейнов, отмечает Павел Чистяков. В Московской области и соседних регионах также потребуются создать не менее трех ТЛЦ на разных направлениях. К сожалению, пока российская грузовая база существенно меньше европейской в части несырьевых грузов, но вопрос не в общем объеме предложения на рынке логистических мощностей, а в его деконцентрации. Несколько (8–12) крупных ТЛЦ, распределенных по макрорегионам страны, могли бы дать логистической системе РФ масштаб, необходимый для внедрения современных сервисов,



обеспечить их разнообразие и рост производительности труда в отрасли. Но масштабные ТЛЦ потребуют и масштабных инвестиций.

<https://transportrussia.ru/item/5798-vremya-sobirat-gruzy.html>

### **КОММЕРСАНЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.28.09; БЫСТРО ПОДНЯТАЯ НЕ СЧИТАЕТСЯ УПАВШЕЙ; “Ъ” СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ ДЕТАЛИ ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ**

Утвержденный правительством общенациональный план восстановления экономики в заключительной версии стоит 6,4 трлн руб. и с точки зрения финансирования более чем наполовину исполнен. В то же время документ, с которым ознакомился “Ъ”, отличается от своих летних ранних версий: в истории правительств РФ это, видимо, первая попытка объединения уже предпринятых антикризисных действий и новых целей развития в единую программу. Основная идея плана из более 500 мероприятий до конца 2021 года – выход на рост в 3% ВВП через цифровизацию среды госуправления и взаимодействие с бизнесом, массовое дерегулирование, дорожные инвестиции и точечные субсидии.

План, разрабатывавшийся Белым домом с мая 2020 года по поручению **Владимира Путина**, утвержден 23 сентября на заседании правительства. Документ есть в распоряжении “Ъ”. Выросла после обсуждений и после выполнения поручений президента заключительная оценка стоимости плана – около 6,4 трлн руб. Во многом это новый документ – как идеологически, так и по наполнению. Около трети пунктов плана появились в нем в конце лета, когда план дорабатывался у первого **вице-премьера Андрея Белоусова** в консультациях с РСПП и Федеральным собранием.

Изначально предполагалось, что план будет одобрен в июле–начале августа 2020 года, но сейчас, в сентябре, из текста понятно, на что потрачены эти два месяца и почему **премьер-министр Михаил Мишустин** не торопил правительственные ведомства. Еще летом считалось, что программа постэпидемических действий Белого дома будет в основном программой посткризисных госинвестиций, самостоятельно увеличивающих рост ВВП.

Принятый же 23 сентября план – это вполне системное объединение двух уже реализованных «антикризисных пакетов» апреля–июня 2020 года и мер, развивающих создаваемые ими тренды, до 2021 года.

Возможно, это первый такого уровня документ правительства, в котором предыдущие действия не считаются «успешно законченными» после прекращения финансирования, а используются как база для отличающихся по смыслу и масштабу проектов. Например, план предполагает использовать «эпидемические» обстоятельства лета 2020 года – спад импорта продукции легпрома и закрытие внутреннего туризма – для системного развития двух этих индустрий внутри РФ.

Та же логика – использовать «спасаемые» отрасли как базу для экономического роста – применяется в практически новой постановке вопроса о том, как может быть решена проблема диверсификации ОПК: это ускорение импортозамещения стратегического импорта.

Второй важный момент в плане – он почти лишен чисто протекционистских элементов, большая часть мер из списка более 500 пунктов плана – это не выделение финансирования (кроме инфраструктурного), а в основном субсидирование, преимущественно кредитных ставок и в форме госгарантий. Исключения нечасты, и общеэкономические меры в плане применяются чаще точечных и отраслевых.

В очень большой части документ – не только дерегуляционная программа (этот момент был очевиден и в летних версиях – см. “Ъ” от 3 июня), но и план внутриправительственных действий и мероприятий по организации в Белом доме ядра достаточно новой схемы управления этой работой (необычно плотный по наполнению и срокам – большое число инициатив плана предполагается реализовать осенью-зимой 2020 года, например устранение диспаритетов таможенных пошлин на комплектующую и



конечную продукцию – с октября), которая будет идти параллельно с реализацией в проектной схеме **нацпроектов**, с работой по Единому плану достижения национальных целей (двухлетний план восстановления должен стать его частью) и стандартным бюджетным циклом. Полтора года активной дерегуляции (очень многообразной) де-факто может рассматриваться как проект общего изменения практики работы исполнительной власти.

Для большей части плана дерегуляция сопровождается очень быстрым переводом коммуникаций и контроля на цифровые платформы – например, для строительной отрасли это просто центральная идея плана.

Что правительство **Михаила Мишустина** предполагает делать по итогам весьма напряженного проекта 2020–2021 годов, в ряде случаев из него следует: так, проект «Социального казначейства» открывает возможность существенно более эффективной социальной политики, притом что важные решения в ней предполагается принять рано (например, «введение методики расчета среднедушевого дохода семьи в целях оценки нуждаемости в получении мер социальной поддержки» – это апрель 2021 года). Наконец, из плана видно, как «сшить» дерегуляция/цифровизация, слоган «Государство как сервис», изменение налогового перераспределения в пользу IT- и инновационных секторов с новой госпрограммой по развитию электронной промышленности. Это, по существу, один проект: в целом главное, что изменилось в плане, – количество межпрограммных взаимодействий и внутренняя связность.

Важно включение в план соглашений о защите и поощрении капиталовложений – как механизма общего перезапуска инвестиционного цикла: он увязан с разработкой специфических инструментов проектного финансирования и с «интеграцией деятельности институтов развития в общенациональную повестку», вероятно, под «зонтиком» ВЭБ.РФ – что в плане не указано. Важен также акцент до 2021 года на быстрых и довольно крупных инвестициях в автодороги, в том числе платные.

«Бесконфликтным» принятый план считать нельзя: значительная часть пунктов влияет на уже сложившиеся административные и бизнес-практики (это, отметим, для многих проектов Белого дома в 2004–2018 годах, видимо, было главной причиной растягивания дерегуляционных проектов на многие годы).

Реализация документа в 2020 году неизбежно повысит на время число конфликтов как в бизнес-среде, работающей с государством, так и внутри госаппарата.

Между тем цели плана реалистичны, хотя и выглядят на фоне настроений в деловой среде амбициозными. Первый этап, уже реализованный, предполагает остановку спада ВВП во втором квартале 2020 года, восстановление к докризисным оборотам обработки, розницы, услуг. Второй этап – с октября 2020 года по июнь 2021 года – стабилизация и снижение безработицы, возвращение квартальной динамики ненефтегазового ВВП и реальных доходов населения на уровень не ниже чем в 2019 году. Третий этап – выход на плановую (национальные цели) траекторию роста ВВП, не менее 3% год к году, безработица ниже 5%, устойчивый рост доходов домохозяйств.

Учитывая, что в мире продолжительность «постковидного» кризиса менее чем до 2023 года практически не рассматривается, это немалые амбиции – даже с учетом того, что эпидемический кризис в силу быстрых действий Белого дома и регионов в России вызвал меньший, чем в ЕС, спад ВВП. Впрочем, если реализация плана будет успешной, в конце 2021 года темпы роста ВВП выше 3% должны будут наблюдаться в несколько изменившейся экономике – значимо выше мирового уровня цифровизированной, с большей глубиной финрынков, с большей устойчивостью к кризисам и с опытом быстрого выхода из одного из самых глубоких за последние десятилетия внешних шоков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4509840>

### ТАСС; ЮНИЯ ПОЛЯКОВА; 2020.25.09; ГЛАВА ЦЕНТРА ГЧП: КОНЦЕССИЯ – ОДИН ИЗ САМЫХ ЗАЩИЩЕННЫХ МЕХАНИЗМОВ ДЛЯ БИЗНЕСА И ГОСУДАРСТВА

За 15 лет российская практика применения государственно-частного партнерства (ГЧП) сильно эволюционировала. Если на старте концессии и соглашения о ГЧП использовали в основном в дорожных проектах, то теперь бизнес в партнерстве с государством строит объекты образования и здравоохранения, модернизирует коммунальные сети и создает информационные системы. Какие перспективы у ГЧП в различных сферах, почему важно грамотно структурировать проекты, какие изменения в законодательстве подстегнут рынок и как международные стандарты помогут привлечь инвестиции в инфраструктуру, в преддверии Российской недели ГЧП рассказал в интервью порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС, **генеральный директор Национального центра ГЧП Павел Селезнев.**

– Павел Леонидович, конгресс «Российская неделя ГЧП» – одно из первых офлайн-мероприятий в этом году. Наверняка главной темой станет влияние пандемии коронавирусной инфекции на экономику. Как вы считаете, готов ли бизнес к выходу из карантина и развертыванию бизнес-активностей?

– Ситуация во многом зависит от особенностей каждого сектора экономики. Одни отрасли практически не почувствовали последствий пандемии, другие с трудом пережили ограничения. Если говорить об инфраструктурной сфере, то здесь мы видим стабильный спрос со стороны бизнеса и государства на такие формы сотрудничества, как соглашение о государственно-частном партнерстве и концессия. Особенно интересуются этими инструментами малый и средний бизнес в регионах. Ведь на сегодняшний день концессия – это один из самых защищенных механизмов как для бизнеса, так и для государства. Если контракт составлен грамотно, то все риски можно минимизировать. В текущих условиях это значит, что общая волатильность российского рынка компенсируется условиями контракта. С учетом курса правительства на ускорение инфраструктурного строительства, а также заявлений первых лиц о необходимости активного использования механизмов ГЧП нам представляется возможным более быстрое возвращение к инвестиционной активности. При этом не стоит забывать, что влияние негативных факторов по-прежнему сильное, поэтому политика на местах может быть излишне осторожной.

Справка:

Государственно-частное партнерство – совокупность форм экономических отношений государства и бизнеса, при которых государство не только ищет исполнителя работ по строительству, реконструкции и/или обслуживанию, но и обеспечивает эту работу частично или полностью за счет частных средств. Соглашение о государственно-частном партнерстве имеет срок жизни, в рамках которого инвестор возвращает потраченные средства и получает прибыль. Самой популярной формой ГЧП является концессия – договор о создании или реконструкции недвижимого имущества, находящегося в собственности государства. Исполнитель работ – концессионер – получает по контракту право пользования объектом, а заказчик – концедент – сохраняет за собой право собственности на объект.

– Какие изменения в текущем законодательстве в сфере ГЧП необходимы для стимулирования запуска новых проектов?

– Российскому рынку концессий всего 15 лет, однако накопленный опыт показывает, что механизм достаточно гибкий и подходит для реализации проектов во многих сферах. Законодательство меняется вместе с появлением новых форм и отраслей сотрудничества, поэтому, с одной стороны, мы идем по пути расширения возможностей инструмента, с другой – по пути уточнения функционала. Часть вопросов должен снять разработанный Минэкономразвития России законопроект. В частности, документ предполагает уточнение

и установление пределов бюджетного участия в проектах ГЧП, введение института особых обстоятельств и возможности выплаты компенсаций инициатору на подготовку частной инициативы, перевод торгов в электронную форму.

Однако не стоит забывать, что, заполняя пробелы в законодательстве, мы можем излишне ограничить применение ГЧП, в результате инструмент потеряет свою гибкость и не сможет помочь бизнесу договориться с государством. Но совершенно точно закон должен запрещать под видом ГЧП проводить скрытый госзаказ и скрытую приватизацию.

– Какие ключевые вопросы по развитию сферы ГЧП вы планируете поднять перед государством в рамках инфраструктурного конгресса?

– Помимо законодательных изменений сегодня нас волнуют вопросы экономической грамотности участников процесса и прозрачности процедур. Концессионный механизм вызывает активный интерес у бизнеса, банки стали более охотно выделять средства на такие проекты. В этой ситуации государство должно уметь защищать свои интересы и просчитывать возможные риски. Каждый проект должен быть просчитан до мелочей, проходить общественные слушания и быть абсолютно прозрачным. На платформе «РОСИНФРА» мы создали биржу проектов, которая должна помогать регионам выбирать исполнителей и финансирующие организации. Мы надеемся, институт определения частного партнера станет более прозрачным, что в результате приведет к увеличению числа открытых конкурсов.

Еще одной важной проблемой, на наш взгляд, являются вопросы бюджетного участия в проектах ГЧП. Часто для реализации крупных региональных проектов или проектов со сложной экономикой частных средств недостаточно. Механизм бюджетного софинансирования дорожных проектов в регионах реализует **Минтранс. Росавтодор** как оператор системы «Платон» распределяет собранные с большегрузов средства на проекты, которые соответствуют установленным критериям. Аналогичную программу в отношении спортивной инфраструктуры запустил и Минспорт. На наш взгляд, подобные инструменты софинансирования должны появляться и в других отраслях социальной сферы. Мы видим, что Минфин готов обсуждать этот вопрос, профильные ведомства также меняют подходы к субсидированию регионов.

– Каковы перспективы для ГЧП в IT-секторе?

– Если говорить о решении государственных задач в сфере IT, то пока на рынке есть несколько примеров партнерства бизнеса и государства, один из них – проект «Честный знак», который подразумевает запуск системы маркировки и прослеживаемости товаров по всей стране. Проект реализуется в рамках федерального соглашения о ГЧП. Публичным партнером по нему выступает Минпромторг.

Мы считаем, что это только первая ласточка и в перспективе таких инициатив будет все больше. Уже сейчас есть запрос от регионов на реализацию небольших IT-проектов стоимостью до 1 млрд рублей. В основном речь идет о модернизации и создании государственно-информационных систем (ГИС). Однако процесс тормозят нерешенные вопросы владения системой и данными из нее, а также бюджетное финансирование. Помимо ГИС наблюдается спрос на ГЧП в рамках внедрения различных элементов системы «Умный город».

– В каких сферах государство должно сохранить монополию и отказаться от привлечения частного сектора?

– Полагаю, что исключениями могут стать лишь оборонно-промышленный комплекс и сферы, связанные с обеспечением безопасности населения. Во все остальные секторы экономики можно и нужно привлекать бизнес, сохраняя при этом баланс в управлении. Мы понимаем, что отдельные отрасли требуют государственного контроля, в других случаях этот вопрос не столь принципиален. Если говорить об инфраструктуре, то концессионный механизм позволяет государству сохранить за собой право собственности на объект и снизить бюджетные затраты, бизнес, привнося в проект свои средства и

компетенции, получает гарантированный заказ на работы и возможность окупить понесенные затраты. В качестве примера можно привести передачу муниципального водоканала в концессию для проведения модернизации и дальнейшей эксплуатации. В этом случае государство получает современную инфраструктуру и профессионального оператора, но при этом все равно сохраняет контроль за водоснабжением и водоотведением города.

– Осенью мы увидим целый блок стратегических документов: проект бюджета на три года, общенациональный план восстановления экономики, обновленные паспорта национальных проектов. Во многих из них важная роль отводится инфраструктурному строительству. Вместо сокращения финансирования мы видим выделение дополнительных бюджетных средств для ускорения запуска проектов, которые, свою очередь, должны поддержать смежные отрасли. На ваш взгляд, насколько эффективен этот план для роста экономики?

– Примеры других стран – Индии, Великобритании, Китая – показывают, что активное инвестирование в развитие инфраструктуры способствует более быстрому выходу из кризиса. Российские власти считают, что подобная схема даст положительные эффекты для экономики и в нашей стране. Мы с этим полностью согласны. В России уже есть наглядные примеры того, как стройка выступила триггером перезапуска других отраслей. Так, в этом году госкомпания «Автодор» активно включилась в реализацию проекта автодороги Москва – Казань, которая станет частью международного транспортного коридора Европа – Западный Китай. Несмотря на то что активная стадия создания трассы начнется только в 2021 году, уже сейчас мы видим, как вокруг объекта концентрируется огромное количество коммерческих компаний – представителей крупного бизнеса и МСП.

– В Подмосковье завершается строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД). Это был не первый проект ГЧП в России, но его реализация проходила гораздо сложнее предыдущих. От чего, на ваш взгляд, зависит успех того или иного проекта?

– ЦКАД – это первый инфраструктурный проект такого масштаба. Несмотря на 15-летнюю практику, у нас все еще мало опыта реализации концессий по сравнению с другими странами. Необходимо помнить, что дорога изначально была разделена на пять участков, по каждому из которых нужно было провести конкурс, под каждый этап привлечь финансирование, учесть риски, в том числе волатильность экономики, а также решить вопросы с выкупом земель и перекладкой пролегающих вдоль маршрута инженерных сетей. Но в итоге участникам проекта удалось преодолеть все трудности, и в ближайшее время мы сможем проехать на новой трассе.

– Почему региональные проекты ГЧП нередко заканчиваются неудачей? Как избежать таких хрестоматийных примеров, как концессия по строительству мостов через Каму и Буй, когда власти вынуждены ежегодно компенсировать концессионеру недополученную прибыль?

– Часто проблема кроется в недостатке соответствующих компетенций у специалистов, которые занимаются подготовкой проектов. Самое важное в любом проекте – это справедливо распределить ответственность, просчитать возможные риски и защитить свои интересы. Без должных знаний и навыков сложно подготовить грамотное соглашение. Если среди инвесторов специалистов по ГЧП не так много, то в регионах и муниципалитетах их вообще практически нет. Со своей стороны мы стараемся решить эту проблему. Так, в середине мая совместно с ВЭБ.РФ мы запустили программу поддержки региональных ГЧП-проектов, в рамках которой проводим обучение местных специалистов, оказываем помощь властям в отборе и структурировании перспективных инициатив. Ведь инвестор не заплатит за идею, ему нужны четкие условия партнерства и гарантии, что государство не откажется через какое-то время от этой инициативы. Мы как

раз пытаемся научить регионы правильно «упаковывать» проекты, чтобы они вызывали интерес у бизнеса.

– Как вы оцениваете потенциал отрасли обращения с отходами с точки зрения использования механизмов ГЧП?

– По данным платформы «РОСИНФРА», в этой сфере реализуются 78 концессионных проектов с общим объемом инвестиций около 52 млрд рублей и 19 проектов на 150 млрд рублей в формате «квази-ГЧП» – инвестиционных соглашений и других видов контрактов. В большинстве случаев речь идет о создании сортировочных и перерабатывающих комплексов, модернизации мусорных полигонов.

Учитывая, что правительство заложило в **нацпроект** «Экология», в частности в сферу обращения с отходами, высокую долю частных инвестиций, механизмы ГЧП получают большие перспективы.

– Как вопросы экологии могут повлиять на развитие экономики и, в частности, на инфраструктурное строительство в стране?

– Международные экологические стандарты постепенно проникают во многие секторы национальных экономик. На глобальном уровне страны G20 включили вопросы экологии в число принципов качественных инфраструктурных инвестиций. Это значит, что создаваемые в соответствии с этими принципами объекты не должны наносить существенный ущерб окружающей среде и климату. Россия как участница G20 намерена внедрять эти стандарты на нашем инфраструктурном рынке.

Для этого сейчас разрабатывается национальная система оценки и сертификации инфраструктурных проектов, которая будет включать в себя критерии оценки по разным направлениям: экономика и управление, экология и климат, качество жизни. Несмотря на то что сертификация будет добровольной, мы надеемся, что наши компании станут пользоваться этим инструментом, а финансирующие организации будут опираться на результаты оценки при принятии инвестиционных решений.

Что касается возможного удорожания объектов из-за необходимости соответствия экологическим стандартам, то здесь мы видим следующую схему: в моменте мы можем наблюдать незначительное удорожание отдельных проектов – в первую очередь из-за использования наилучших доступных технологий, – однако в перспективе участники смогут снизить возможные экологические риски, стоимость операционных затрат, а также претендовать на более выгодное «зеленое» финансирование.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/glava-centra-gcp-koncessia-odin-iz-samyh-zasisennyh-mehanizmov-dla-biznesa-i-gosudarstva>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.28.09; РЫНОК ГЧП-ПРОЕКТОВ ВЕРНУЛСЯ В 2010 ГОД; МОНИТОРИНГ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Достигнутый за последние годы рост рынка инфраструктурных инвестиций в 2020 году был прерван ограничениями, введенными из-за пандемии коронавируса, следует из обзора Национального центра государственно-частного партнерства (ГЧП). Поэтому за январь–сентябрь этого года объем привлеченных средств в эту сферу оказался вдвое ниже, чем за тот же период 2019-го, – 243 млрд руб. против 462 млрд руб.

Сократилась и средняя сумма частных инвестиций, привлекаемых в ГЧП-проекты, – теперь речь идет об 1 млрд руб. против 2 млрд руб. в 2019 году. «Подобной динамики российский рынок не видел с 2010 года», – отмечают авторы обзора, называя сложившуюся ситуацию «откатом на десять лет назад».

По данным Центра ГЧП, в этом году на 56% сократилось и количество подписанных соглашений, что лишь усилило тенденцию, которая уже наблюдалась с 2016 года. Но если в 2019-м снижение объяснялось укрупнением проектов, то сейчас ситуацию усугубило то, что инвесторы запускали относительно некапиталоемкие и низкорисковые проекты. Так, в



марте–августе ежемесячно подписывалось не более шести соглашений, хотя в прошлом году возникало 10–15 проектов.

Показательны данные по запуску крупных проектов (от 1 млрд руб.) – в 2019 году стартовало 60 таких проектов с инвестициями более 800 млрд руб., в этом году речь идет пока о 14 с инвестициями в 230 млрд руб. При этом, как отмечается в обзоре, половина новых проектов пришлась на январь–февраль, когда еще не были введены ограничительные меры. В целом, констатируют в Центре ГЧП, участникам рынка пока удается избегать массового расторжения и пересмотра соглашений. По уже реализуемым проектам не отмечается и случаев дефолтов, вызванных экономической ситуацией, – затруднения преодолеваются через внесение изменений в соглашения.

Однако возникновение рисков при реализации проектов будет зависеть от сроков и вероятности наступления второй волны коронавируса (и введения новых ограничений), ослабления курса рубля и ускорения инфляции, а также от ухудшения финансового состояния участников, удорожания материалов и снижения платежной дисциплины потребителей. Пока, говорится в обзоре, объемы фактически понесенных потерь по проектам не разглашаются – их, как и перспективы развития инфраструктурного рынка, можно будет оценить лишь в 2021 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4509843>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВЕДЕРИНА; 2020.28.09; ГЧП ПРИГЛАШАЮТ НА ДОЛГОВОЙ РЫНОК; СЕКЬЮРИТИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА СОЗДАСТ РЫНОК ОБЪЕМОМ 800 МЛРД**

Высоконадежным долговым инструментом для инвесторов в перспективе могут стать облигации, выпущенные в рамках секьюритизации проектов государственно-частного партнерства (ГЧП). Потенциальный объем этого рынка эксперты рейтингового агентства «Эксперт РА» оценили в 800 млрд руб. Соответствующие выводы представлены в исследовании «Секьюритизация проектов ГЧП: современная техника доступна».

Авторы исследования ссылаются на данные платформы «Росинфра», согласно которым в России на август 2020 г. реализуются свыше 2800 проектов ГЧП, общий объем инвестиций которых составляет порядка 3,5 трлн руб., включая 2,6 трлн руб. частных инвестиций. В рамках этих проектов под рефинансирование через сделки секьюритизации теоретически могут попасть крупные проекты с объемом вложений более 3 млрд руб., которые уже вышли на эксплуатационную стадию. Потенциальный объем такого рынка в «Эксперт РА» оценили в 800 млрд руб. Когда речь идет о небольших по объему инвестиций проектах, авторы исследования допускают формирование их пула под секьюритизацию, но при условии соблюдения однородности и стандартности условий проектов и кредитной документации.

Эксперты уверены, что за счет структурирования и механизмов кредитного усиления инвесторам может быть предложен высоконадежный долговой инструмент. «Права требования в рамках проекта в эксплуатационной стадии соответствуют характеристикам, которые требует секьюритизация: долгосрочность и прогнозируемость денежных поступлений от стороны, обладающей, как правило, высокой кредитоспособностью, – отмечает Александра Веролайнен, управляющий директор по рейтингам структурированного финансирования агентства «Эксперт РА». – Секьюритизация проектов ГЧП создает новый перспективный сегмент рынка долгового капитала, который характеризуется одновременно и высоким кредитным качеством, и направленностью на устойчивое развитие общества».

На днях вице-премьер РФ Марат Хуснуллин объявил, что правительство планирует выпустить инфраструктурные облигации на 1 трлн руб., что позволит дать новый импульс комплексным проектам жилищного строительства, в которые войдет инженерная, социальная и транспортная инфраструктуры. При всех плюсах у инфраструктурных

облигаций есть и ряд сложностей в практическом применении. Так, эксперты отрасли уже говорят о том, что они не очень подходят для решения вопросов развития транспортных и социальных задач на региональных рынках жилищного строительства. «Подавляющее большинство региональных проектов объективно низкомаржинальные и не позволяют застройщику финансировать расходы на социальную и транспортную инфраструктуры. Эти вопросы решались, как правило, за счет бюджетного финансирования. Соответственно, взять на себя дополнительные расходы даже при наличии такого инструмента застройщик все равно не сможет», – поясняет генеральный директор ГК «Кортрос» Станислав Киселев. На этом фоне облигации проектов ГЧП выглядят более привлекательными для инвесторов.

Экспертам понятны причины, по которым о секьюритизации проектов ГЧП заговорили именно сейчас, на волне стабильного снижения ключевой ставки ЦБ, потенциал которого считают еще до конца не исчерпанным. «Если раньше инвестор, особенно консервативный, по привычке довольствовался более надежными вкладами и ОФЗ, то сейчас из-за снижения ставок появился интерес к другим, возможно чуть более рискованным, но и более доходным инструментам», – поясняет Сергей Хестанов, советник гендиректора по макроэкономике «Открытие брокера». По его мнению, в идеале ГЧП создает предсказуемый и гарантированный государством денежный поток, который позволяет технически легко превратить его в облигацию с понятными параметрами. «С учетом падения ставок такие облигации могут быть интересны многим инвесторам, в том числе банкам и пенсионным фондам. Теоретически доходность этих активов будет выше, чем банковские вклады и ОФЗ, поэтому при наличии выбора, ликвидности и оферты эти облигации могут быть интересны и частным инвесторам», – убежден Хестанов.

С другой стороны, облигация, выпущенная под проект ГЧП, не самый известный инструмент для большинства инвесторов. Да и риски в такого рода проектах эксперты оценивают все же выше, чем в том же ОФЗ. «Интерес может серьезно вырасти, если ЦБ внесет эти облигации в ломбардный список, а рейтинговые агентства присвоят ценным бумагам высокий рейтинг», – считает Хестанов.

<https://www.vedomosti.ru/finance/articles/2020/09/27/841317-gchp-priglashayut>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.28.09; НАЕЗДЫ, РАЗВОРОТЫ И ОТКАТЫ; АВТОШКОЛЫ ПРОСЯТ МВД ПЕРЕПИСАТЬ РЕГЛАМЕНТ НОВОГО ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА**

Автошколы просят МВД доработать проект регламента по приему экзаменов на право управления автомобилем. Этот документ, который вступит в силу в 2021 году, уже вызвал бурную общественную дискуссию, поскольку вводит серьезные коррективы в привычные испытания для водителей. В частности, речь идет об отмене «площадки» (тестов в рамках закрытой учебной территории) и введении единого 30-минутного экзамена по вождению в условиях городской среды. Участники образовательного рынка недовольны формулировками регламента, которые могут запутать кандидата в водители и привести к «злоупотреблениям» во время упражнений «заезд в гараж», «разворот в ограниченном пространстве», «начало движения на подъеме» и «параллельная парковка».

Закончилось общественное обсуждение проекта нового регламента по сдаче экзаменов на права. Подготовленный ГИБДД документ вступает в силу с 1 апреля 2021 года: вводится единый экзамен по вождению (для категорий B, C, D) вместо «площадки» и «города». “Ъ” подробно рассказывал о проекте 11 сентября (см. «Ъ-Онлайн»). Тест будет длиться 30–40 минут, экзаменатор проверит как начальные навыки вождения (например, параллельную парковку или старт движения на подъеме), так и умение маневрировать в потоке (перестроения, обгоны и т. д.).

Участники образовательного рынка направили в МВД замечания к проекту (“Ъ” ознакомился с ними). Речь, в частности, идет об отсутствии четких инструкций и

параметров упражнений для водителей, которые содержат, например, действующие правила.

Представители Межрегиональной ассоциации автошкол (МААШ), к примеру, недоумевают, как экзаменатор проконтролирует выполнение маневра «постановка транспортного средства на место стоянки при движении задним ходом с поворотом на 90 градусов» (как и чем измерять угол?) или разворот «в ограниченном пространстве» при движении задним ходом (какое пространство является ограниченным?).

В упражнении «остановка и начало движения на подъеме и на спуске» не нормируется величина отката, пишут представители Федерации автошкол Татарстана. По текущим правилам, напоминают там, для контроля отката экзаменатор ставит стойку в 30 см позади машины. Союз автошкол Москвы обратил внимание на упражнение «постановка транспортного средства на место стоянки параллельно тротуару (краю проезжей части) при движении задним ходом»: идет речь о парковке машины к незанятой обочине или между двумя автомобилями?

Вопросы вызвала и система регламентации ошибок, за которые начисляются штрафные баллы либо экзамен прекращается. Национальный союз ассоциаций автошкол (НСАА) обратил внимание на правило, согласно которому наезд «на бордюр или препятствие» считается грубой ошибкой: будет ли нарушением, если ученик выехал на пределы проезжей части или обочины, если нет бордюра? При фиксации ошибки «превышение установленной скорости движения» надо установить минимальный порог превышения в 5 км/ч, считают в НСАА, так как новичку сложно «точно дозировать нажатие на педаль газа во время движения». Союз автошкол Москвы говорит о четырех видах ошибок, где не хватает конкретики: «выбор скорости движения без учета дорожных и метеорологических условий», «не обеспечил контроль отката стояночным или рабочим тормозом», «не пользуется зеркалами заднего вида» и «неправильно оценил дорожную обстановку». «Пункты не имеют четких критериев оценки со стороны экзаменатора и разъяснений допустимых параметров, что приведет к невозможности объективно оценить действия кандидата в водители и исключит возможность обжалования неправильно выставленных штрафных баллов», – считают в союзе.

НСАА отдельно упоминает об ошибке «резкий старт (рывок, пробуксовка) при начале движения»: «Считаем излишним и предлагаем исключить этот пункт как трудно оцениваемый объективно, не являющийся нарушением и не представляющий опасности для движения».

Союз автошкол Москвы говорит о том, что регламент не запрещает принимать часть экзамена на площадке (если есть такая возможность), как это делается сейчас. «Кандидаты в водители будут попадать в неравные условия, – подчеркивают представители организации. – В одном случае они будут выполнять экзаменационные упражнения в привычных условиях закрытой площадки, с четко обозначенными размерами и границами, в другом же случае – в реальной дорожной обстановке, где размеры и границы для выполнения упражнений могут сильно отличаться либо вообще отсутствовать».

В МААШ считают «невозможным принятие регламента в представленном виде», Союз автошкол Москвы настаивает на доработке документа, «оставив как можно меньше пространства для злоупотреблений субъективным мнением экзаменатора».

Часть предложений автошкол в ГИБДД, по данным “Ъ”, уже получили и изучают, не исключено, что некоторые из них будут учтены. По итогам на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) будет опубликована таблица учтенных и неучтенных поправок, а также доработанная версия проекта регламента.

<https://www.kommersant.ru/doc/4509845>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.28.09; РЕФОРМА ТАКСИ БУКСУЕТ; АГРЕГАТОРЫ И ВОДИТЕЛИ НЕ МОГУТ ДОГОВОРИТЬСЯ, КАК ВОЗИТЬ ПАССАЖИРОВ

Споры по поводу рассматриваемого в Госдуме закона о такси разгораются с новой силой. Агрегаторы должны разделять ответственность в случае ДТП, а к таксистам нужно предъявлять строгие профессиональные требования, настаивают в отраслевом объединении – Международном Евразийском форуме «Такси» (МЕФТ). Представители онлайн-сервисов доказывают, что они не могут нести ответственность в случае ДТП, так как выполняют лишь информационные функции, а дополнительный контроль создаст препятствия для внедрения информационных технологий.

**Минтранс** ранее высказывался за введение обязательных требований к таксистам и агрегаторам. В министерстве настаивают на необходимости установить требования ко всем участникам рынка таксомоторных перевозок, в том числе к службам заказа легкового такси, процедуре их допуска на рынок и контролю за их деятельностью, пояснили «РГ» в **минтрансе**. **«Целесообразность принятия нового федерального закона, направленного на урегулирование указанных вопросов, безусловна», – заявили в министерстве.**

По оценкам специалистов, в сфере такси занято около двух млн водителей, периодически используют этот вид транспорта примерно 60 млн человек. Объем рынка только в Москве и Подмосковье составляет около 100 млрд рублей в год, из которых на долю агрегаторов приходится примерно 20 млрд. Словом, есть за что бороться.

Внесенный в Госдуму в 2018 году законопроект так и застрял в первом чтении. В нем предлагалось оснастить автомобили тахографами, таксометрами и контрольно-кассовой техникой, а для водителей ввести обязательный стаж не менее трех лет.

Этот же законопроект предполагает, что агрегаторы должны проверять у водителей и разрешения на услуги такси на основе спецреестров, но те выступили против.

В июне Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) обратился к спикеру Госдумы Вячеславу Володину с просьбой отложить принятие законопроекта, так как он противоречит внедрению цифровых технологий и не учитывает специфику сервисов заказа. Бизнес предложил свой законопроект. В сентябре в РСПП вместе с «Деловой Россией» и «ОПОРОЙ России» сформировали рабочую группу с участием представителей онлайн-сервисов такси в России. Однако в группу не вошли представители самих таксистов, у которых есть принципиальные замечания, говорит руководитель Центра компетенций МЕФТ Станислав Швагерус

Прежде всего агрегаторы предлагают выдавать разрешения на перевозку пассажиров и багажа самозанятым гражданам, указывает он. Явных противоречий с законом нет. Как пояснили «РГ» в Федеральной налоговой службе, положения федерального закона не предусматривают запрета на применение этого налогового спецрежима для лиц, осуществляющих деятельность по оказанию автотранспортных услуг и по перевозке пассажиров автотранспортом.

Однако самозанятость по своей сути предполагает наличие минимальных регулятивных требований к гражданину, настаивает Швагерус. «Если самозанятого гражданина приравнять в такси к ИП, то завтра мы получим самозанятых владельцев самолетов и теплоходов», – говорит он.

«В стране несколько сот тысяч водителей со статусом ИП и самозанятых. Все они прозрачны для государства, полностью отвечают за свою работу и платят налоги», – отмечают в компании «Яндекс.Такси».

Агрегаторы ратуют за отсутствие избыточных законодательных требований к водителям, говорят в МЕФТ. А это может коснуться, в частности, такого положения, как отсутствие у водителей такси судимости по тяжким статьям. При этом закреплять в законодательстве возможность использования участниками рынка цифровых технологий для контроля

состояния водителя и транспортного средства, за что выступают агрегаторы, как раз не нужно, считает Швагерус.

В компании «Ситимобил» в беседе с «РГ» на это заметили, что новое регулирование должно позволить полноценно использовать цифровые технологии и соблюсти баланс интересов участников отрасли.

Наконец, агрегаторы ссылаясь на свою функцию «доски объявлений», настаивают на ответственности в случае ДТП водителя, возмущаются в МЕФТ. Страхование, по мнению агрегаторов, не может быть обязательным, а только добровольным. Агрегаторы уже сами страхуют риски, отвечают представители компаний. «С 2017 года каждая поездка в нашем сервисе застрахована, страховка покрывает и водителя и всех пассажиров в машине», – поясняет директор по корпоративным связям с государственными органами компании «Яндекс.Такси» Антон Петраков. В «Ситимобил» говорят, что во время поездки страхуют каждого пассажира и водителя.

Агрегаторам выгодно избежать ограничений со стороны властей по количеству выдаваемых разрешений на деятельность такси, регулированию тарифов и передаче данных о работе агрегаторов в региональные навигационно-информационные системы, считают представители таксистов. Введение квот и регулирование тарифов вызовет повышение цен, парируют агрегаторы.

Тема такси в последнее время приобрела особую социальную значимость, так как аварийность в секторе растет, а пассажиры, попавшие в аварии, не могут получить компенсацию, говорит руководитель рабочей группы Общероссийского народного фронта (ОНФ) «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов. Распространены поддельные водительские удостоверения. Если контроль над рынком полностью передать агрегаторам и ограничить их ответственность, отрасль ждет крах, поскольку это приведет к разбалансировке рынка, указывает он.

Рассмотреть точки зрения разных сторон намерены в профильном комитете Госдумы. Законопроект будет принят, как только удастся проработать все нюансы, пояснил «РГ» зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский. Все участники этого процесса должны нести солидарную ответственность, а в какой части – это вопрос обсуждения. Парламентарий уверен, что «компромисс будет найден».

<https://rg.ru/2020/09/27/pochemu-agregatory-i-voditeli-ne-mogut-dogovoritsia-o-novyh-pravilah-raboty-taksi.html>

### **КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.28.09; БАМ УХОДИТ В БЕСКОНЕЧНОСТЬ; УГОЛЬЩИКИ ПРЕДЛАГАЮТ РАСШИРИТЬ ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН ВДВОЕ**

Общие пропускные мощности БАМа и Транссиба должны удвоиться за десять лет, достигнув 260–280 млн тонн к 2030 году. С такими рекомендациями выступила рабочая группа Госсовета по энергетике, попросив закрепить их в комплексном плане модернизации инфраструктуры. При этом ОАО РЖД собирается тарифными мерами уменьшить поставки на Восток энергетического угля – основного груза на этом направлении, переведя его на другие маршруты или заместив более доходными грузами. Аналитики говорят, что, прежде чем устанавливать такие высокие цели по Восточному полигону, нужно принять решение по ключевым развилкам, таким как строительство Северомуйского тоннеля-2 и специализация Транссиба на контейнерном движении.

Рабочая группа Госсовета по энергетике, которую возглавляет губернатор Кузбасса Сергей Цивилев, предлагает продолжать масштабное расширение БАМа и Транссиба. Об этой идее «Ъ» рассказывал еще 23 сентября, но теперь стали известны конкретные цифры – достижение к 2030 году провозной способности 260–280 млн тонн. Согласно действующему плану, к концу 2020 года мощности БАМа и Транссиба должны составить лишь 124,9 млн тонн.



Как отмечается в протоколе заседания 22 сентября, в рамках корректировки майских указов президента и комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ) необходимо «обеспечить безусловное выполнение всех ранее принятых решений, в том числе сохранив в обновленном указе **президента РФ** целевые показатели по обеспечению пропускной способности для перевозки всех видов грузов – 180 млн тонн к 2024 году и 210 млн тонн к 2025 году».

Также следует учитывать, что основной потенциал роста спроса на продукцию российских экспортеров (в том числе из отраслей ТЭК) все более концентрируется на рынках стран АТР, сообщается в документе, а среднегодовой темп экономического роста стран Азии превышал рост ВВП Евросоюза более чем в десять раз и разрыв будет сохраняться. В этой связи рабочая группа считает необходимым в рамках корректировки **КПМИ** «предусмотреть проработку следующего (третьего) этапа модернизации» БАМа и Транссиба с целью увеличения провозной способности к 2030 году до не менее 260–280 млн тонн различных грузов, «определив при этом источники финансирования этих мероприятий».

Сейчас основной объем погрузки на Восточном полигоне приходится на энергетический уголь.

В ОАО РЖД заявляли, что перевозки угля на Восток для него нерентабельны и принесли в 2019 году более 52 млрд руб. убытка (см. “Ъ” от 4 августа). Правительство, обсуждавшее возможность субсидирования транспортировки угля на экспорт (ОАО РЖД оценивало потребность в 55 млрд руб. в год), пока средства не выделило. Более того, хотя угольная стратегия предполагает бурный рост его перевозок до 2035 года, обновленный прогноз социально-экономического развития Минэкономики говорит о том, что в 2020–2022 годах добыча угля будет падать, в 2023-м – стагнировать и за четыре года в целом снизится на 11,8% к уровню 2019 года (см. “Ъ” от 25 сентября). Статистика из Кузбасса, основного региона добычи и экспорта угля, пока это подтверждает: за восемь месяцев добыча уменьшилась на 10,7%, а погрузка угля на сети ОАО РЖД упала на 8,1%.

В этой связи вопрос о том, под какие грузы расширять Восточный полигон и в каком объеме, выглядит дискуссионным. Прежде говорилось о наличии потенциала у перевозок зерна и контейнерных грузов: можно было бы уже сейчас начать отправлять на Восток около 2 млн тонн зерна в год при наличии провозных мощностей (см. “Ъ” от 9 октября 2019 года).

С другой стороны, по данным участников рынка, организация экспорта зерна в этом направлении требует от ОАО РЖД уменьшения цен вдвое (см. “Ъ” от 7 сентября).

В самой монополии теперь хотят снижать перевозки энергетического угля на Дальний Восток, замещая его более доходными грузами, в том числе металлургическими углями.

В ОАО РЖД от комментариев отказались.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что цель 260–280 млн тонн кажется излишне оптимистичной – появляется опасность, что планы останутся только на бумаге. Эксперт подчеркивает, что, несмотря на декларации ОАО РЖД по замещению угля, он остается базовым грузом для Восточного полигона в горизонте 2030 года, однако планы расширения инфраструктуры должны учитывать несколько развилок.

Первая – будет ли построен Северомуйский тоннель-2 на БАМе, который нужно начинать строить уже сейчас, чтобы ввести к 2030 году. О готовности построить тоннель говорил совладелец «Сибантрацита» Дмитрий Босов – он даже закупил технику и начал работы, но после его кончины в мае эта инициатива оказалась под вопросом (см. “Ъ” от 7 мая).

Вторая развилка, отмечает господин Бурмистров, – будет ли Транссиб перепрофилирован полностью под контейнерное движение. И третий вопрос – будут ли введены экологические ограничения на перевалку угля в портах Дальнего Востока, поскольку в таком случае ОАО РЖД следует синхронизировать свои планы с вводом угольных терминалов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4509749>

### ЛЕНТА.РУ; ЕЛИЗАВЕТА ГОРОДИЩЕВА; 2020.27.09; БЕЗ НАЧАЛА И КОНЦА; В РОССИИ ВОЗРОЖДАЮТ СОВЕТСКУЮ МЕЧТУ О СКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. ЗАЧЕМ ОНА НУЖНА?

В России возвращают к жизни проект, о котором мечтали еще в СССР, – высокоскоростную магистраль (ВСМ) от Москвы до Санкт-Петербурга. Магистраль не только поможет оживить экономику, но в перспективе даст старт целой высокоскоростной сети для всей страны. Однако в условиях кризиса властям приходится экономить, и один из крупнейших инфраструктурных мегапроектов собираются лишить «головы» и «хвоста», не включив в него дорогостоящие подходы к городам – так власти планируют сэкономить. При этом стройка еще не началась, а сроки ее завершения уже откладываются. Новая жизнь советской мечты – в материале «Ленты.ру».

#### Номинальная экономия

В условиях кризиса российские власти вынуждены экономить на крупных стройках. Один из мегапроектов – высокоскоростная магистраль (ВСМ) между Москвой и Петербургом – может подешеветь, если в **комплексный план** модернизации инфраструктуры (**КПИИ**) войдет не вся магистраль, а только 630 километров от нее – без дорогостоящих подходов к двум столицам.

Строительство ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом хотят разделить на три фазы: 42 километра – от Москвы до Крюкова, 630 километров – от Крюкова до Обухова и 12 километров – от Обухова до Петербурга.

Стоимость участка Москва – Крюково предлагается покрыть из средств федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла». Из 557 миллиардов рублей проекта 221,5 планируют выделить на участок ВСМ. А отрезок Обухово – Санкт-Петербург за 62 миллиарда рублей возведут за счет собственной инвестпрограммы РЖД в рамках развития транспортной системы Санкт-Петербурга.

Основную протяженность дороги, участок Крюково – Обухово, предлагается включить в **комплексный план** модернизации инфраструктуры (**КПИИ**). Изначально предполагалось, что государство даст специальной проектной компании (СПК) 248,4 миллиарда рублей. Сейчас, когда ВСМ хотят обрезать, участие государства в капитале компании ограничивается 50 миллиардами, их хотят выделить в 2025 году.

Еще планируется два выпуска облигаций СПК на 368 миллиардов рублей с госгарантиями (до этого предполагалось три выпуска на 427 миллиардов с госгарантиями по двум из них). Однако пока не ясно, кто будет выпускать и выкупать бумаги. Деньги из Фонда национального благосостояния (ФНБ) брать не планируют. Таким образом, номинальные траты на строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург могут сократиться с 1,7 до 1,4 триллиона рублей.

С новой формой финансирования на год сдвинулись и сроки сдачи проекта – на 2027 год. Изменений нет только в подвижном составе: по ВСМ будут ходить 42 поезда «Уральских локомотивов» за 175,7 миллиарда рублей. Однако проект еще не утвержден, и планы могут еще несколько раз измениться: ни в РЖД, ни в **Минтрансе ситуацию не комментируют**.

#### Реинкарнация

Реализация проекта ВСМ обсуждалась во времена СССР – исследования в этой области велись с середины 1960-х, но дальше экспериментов дело не заходило. Первый проект появился в 1991 году, по нему протяженность железной дороги составила бы более 650 километров, что обошлось бы в 5 миллиардов долларов по тогдашнему курсу, окупиться строительство должно было в срок от семи до 28 лет. Но после дефолта 1998 года программу свернули. Единственное, что напоминало о ней – котлован рядом с Московским вокзалом в Петербурге (сейчас там стоит торговый центр «Галерея»).

Вместо строительства ВСМ обновили Октябрьскую железную дорогу и запустили «Сапаны». Но попытки реанимировать мегапроект предпринимались несколько раз. В 2006-м РЖД и «Трансмашхолдинг» создали для этого АО «Скоростные магистрали», через пять лет компании представили проект стоимостью 696 миллиардов рублей, запустить магистраль хотели сначала в 2017 году, а потом – в 2018-м. Но и эти планы не сбылись.

В 2013-м было решено отложить строительство дороги между Москвой и Петербургом на неопределенный срок и вместо нее запустить магистраль из Москвы в Казань за 1,7 триллиона рублей. Первым участком должен был стать маршрут Железнодорожный – Гороховец (Москва – Нижний Новгород) с запуском в 2024 году. Но железная дорога так и не появилась: она оказалась слишком дорогой, и вместо нее до Казани решили строить новую автомобильную дорогу.

Проект ВСМ между столицами опять вернули к жизни в 2019-м, тогда его поддержал президент **Владимир Путин**. Дорогу включили в стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 года. Новая магистраль пойдет параллельно существующей Октябрьской железной дороге, которую построили после революции на базе уже существовавших в Российской империи дорог. Длина трассы составит 684 километра, а поезда смогут разогнаться на ней до 360 километров в час. Из Москвы до Петербурга по ВСМ можно будет доехать чуть больше чем за два часа. Первый поезд хотели запустить уже в конце 2026 года.

### Железная сеть

В развитых странах сеть ВСМ уже есть. Самая протяженная – в Китае, ее длина превышает 35 тысяч километров, а поезда могут набирать скорость до 350 километров в час. В Германии, которую называют первой экономикой Европы, железнодорожная сеть выходит за пределы страны: конечные остановки есть в Амстердаме, Базеле, Брюсселе, Цюрихе, Интерлакене, Копенгагене, Куре, Инсбруке, Вене и Париже. Активное строительство ВСМ идет в Великобритании и США.

Россия же располагает третьей по протяженности, после США и Китая, сетью стальных магистралей. На железные дороги приходится 86 процентов всего грузооборота (без учета трубопроводного транспорта) и 22 процента перевозок пассажиров. Но высокоскоростных дорожных перевозок это не касается. Самый быстрый поезд в России – «Сапан» – курсирует между Москвой и Санкт-Петербургом, он может разогнаться максимально до 250 километров в час. Но поезда ходят не по выделенной линии, а по Октябрьской дороге наряду с другими пассажирскими и грузовыми составами. ВСМ нужна стране, чтобы разгрузить трассы и аэропорты, по ней будут осуществляться только пассажирские перевозки. Стройку планируют начать через два года.

Мы смотрим на этот проект с большой надеждой. Его место в новом комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры мы постараемся сохранить.

По крайней мере приступим к началу его реализации, я думаю, в 2022 году

Власти давно лелеют мечту создать в стране сеть высокоскоростных железнодорожных магистралей, и ВСМ Москва – Санкт-Петербург в перспективе может стать отправной точкой для осуществления цели. «Проекты развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами предусмотрены Долгосрочной программой развития «РЖД» до 2025 года и комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, утвержденным президентом в целях повышения уровня экономической связанности территории Российской Федерации», – заверили в РЖД.

Кроме того, ВСМ вписывается и в другой глобальный план: мегастройка сможет реализовать главные цели национального проекта «**Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**», до 2024 года в него собираются влить три триллиона рублей. Одна из его целей – повышение уровня экономической

связанности России за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры.

Проект магистрали пока сырой, в будущем сроки его реализации могут сдвинуться еще, а цена – вырасти. Но это не умаляет его глобальной важности. Строительство ВСМ не только даст стимул экономике, но и может положить начало появлению в России целой сети высокоскоростных железных дорог.

<https://lenta.ru/articles/2020/09/27/razdelenie/>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.28.09; ПОРТ УСТЬ-ЛУКА; АЛЕКСАНДР ЛУКАШЕНКО ХОЧЕТ ВЛОЖИТЬСЯ В ЭКСПОРТНЫЙ ТЕРМИНАЛ НА БАЛТИКЕ**

В рамках отказа от использования прибалтийских портов президент Белоруссии Александр Лукашенко предложил вложить средства, которые останутся от российского госкредита на строительство Белорусской АЭС, в портовый проект в Ленинградской области. Ранее разницу между доступным кредитом и реальной стоимостью станции господин Лукашенко оценивал в \$3 млрд. Власти Ленобласти предложили ему присмотреться к имеющимся проектам в Усть-Луге, где к вводу готовятся крупные мощности по перевалке минудобрений, одной из основных экспортных статей республики. Источники “Ъ” говорят, что в ближайшей перспективе небольшие свободные мощности возможны только на терминале «Еврохима», но их мало, а для организации перевалки все равно понадобятся скидки на железнодорожную транспортировку, чтобы компенсировать разницу с условиями, предлагаемыми Прибалтикой.

Президент Белоруссии Александр Лукашенко предложил правительству Ленобласти совместно построить в регионе терминал. Как сообщает со ссылкой на главу республики агентство «БелТА», он предложил это **Владимиру Путину**, который «загорелся этим вопросом». «И я ему даже предложил финансовое решение: все, что мы сэкономим на атомной станции, которая строится за счет кредитов РФ, мы готовы вложить в порт, строительство терминала», – цитирует господина Лукашенко «БелТА».

Белорусская АЭС, ввод которой намечен на 7 ноября, строится на кредит Москвы в \$10 млрд, межправсоглашение о выделении которого было подписано еще в 2011 году. Но в 2019 году Александр Лукашенко предположил, что итоговая цена будет ниже \$7 млрд. Более свежих оценок не было, но если опираться на это заявление, речь идет о свободных \$3 млрд.

Балтийские страны бойкотировали покупку электроэнергии с БелАЭС, что, вкупе с не всегда нейтральной позицией соседних стран по внутрисполитическому конфликту в Белоруссии, вызвало резкую реакцию Минска и вылилось в ряд заявлений Александра Лукашенко о выводе балтийских стран из цепочки экспортных поставок белорусских товаров (см. “Ъ” от 29 августа и 4 сентября). Так, он объявил о прекращении перевалки в портах Прибалтики, в первую очередь Литвы, через которые ведутся поставки нефтепродуктов с белорусских НПЗ и минудобрений «Беларуськалия». Грузы планируют переориентировать в Россию, однако встает вопрос о свободных мощностях и себестоимости транспортировки, которая гораздо выше, чем при экспорте через Прибалтику. ОАО РЖД дает скидку на перевозку белорусских нефтепродуктов через российские порты, но она не получила популярности (см. “Ъ” от 1 сентября).

Губернатор Ленобласти Александр Дрозденко предложил Александру Лукашенко обдумать возможность вхождения Белоруссии в один из уже реализуемых проектов по перевалке в Усть-Луге. «Сейчас в Финском заливе в порту Усть-Луга строятся три новых терминала: для универсальных грузов, минеральных удобрений и контейнерных грузов, – напомнил он (цитата по «Интерфаксу»). – Надо просто посмотреть: возможно, можно войти уже в строительство этих терминалов и таким образом удешевить услуги по портовой переработке грузов».



Цена строительства нового терминала в зависимости от его назначения – от 2,5 млрд до 25 млрд руб., сообщил господин Дрозденко.

Сейчас в Усть-Луге строится терминал «Ультрамар» общей мощностью по перевалке удобрений и железорудного сырья около 12 млн тонн в год с возможностью дальнейшего расширения до 25 млн тонн. «Еврохим» рассчитывает в 2022 году ввести в Усть-Луге терминал на 6 млн тонн. И еще один крупный терминальный комплекс Lugarort для перевалки 24,3 млн тонн навалочных, генеральных, зерновых и пищевых грузов там строит «Новотранс».

В «Новотрансе», «Ультрамаре» и «Еврохиме» от комментариев отказались. Источник “Ъ”, близкий к администрации Ленобласти, говорит, что в последнее время белорусская сторона активизировалась и проводит переговоры через **Минтранс** и региональные представительства о возможной перевалке в Усть-Луге, но никаких конкретных договоренностей пока нет.

При этом, отмечают собеседники “Ъ”, экспорт удобрений через Россию для Белоруссии будет дороже, чем перевалка через Прибалтику, так как республике придется потратить деньги на строительство или покупку терминала, а также удлинившееся транспортное плечо.

Другой источник, знакомый с ситуацией, отмечает, что из глубоководных терминалов Усть-Луги терминал «Ультрамар» уже занят грузами «Фосагро», «Акрона» и других компаний. «Фосагро» планирует переваливать через терминал минимум 3 млн тонн удобрений в год, «Акрон» – 1,2 млн тонн, «Уралхим» – 2 млн тонн, «Уралкалий» – около 3 млн тонн хлоркалия в год. Терминал «Новотранса», продолжает собеседник “Ъ”, будет строиться еще три-четыре года, а терминал «Еврохим» может быть достроен в 2022 году и будет специализироваться на удобрениях, что позволит предоставить часть мощностей для «Беларуськалия». Но Белоруссия экспортировала через Клайпеду порядка 10 млн тонн минудобрений в 2019 году, и ей понадобятся гораздо большие мощности. При этом, говорят собеседники “Ъ”, РЖД придется сделать скидку на тарифы для «Беларуськалия», чтобы компенсировать разницу с Клайпедой. В ОАО РЖД от комментариев отказались.

<https://www.kommersant.ru/doc/4509038>

На ту же тему:

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/121293>

<https://tass.ru/ekonomika/9548767>

### **КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.28.09; «АРКТИК СПГ-2» ПОДБИРАЮТ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ; «СОВКОМФЛОТ» И MOL МОГУТ ПОЛУЧИТЬ КОНТРАКТ НА ТАНКЕРЫ ДЛЯ ПРОЕКТА**

По данным “Ъ”, владельцами танкеров, которые планируется заказать для проекта НОВАТЭКА «Арктик СПГ-2» на азиатских верфях, могут стать «Совкомфлот» и японская Mitsui OSK Line (MOL). «Совкомфлот» уже подтвердил планы участвовать в конкурсе, итоги которого должны быть подведены в октябре. Судоходная компания и MOL могут разделить заказ. При этом число судов в рамках контракта, по словам источников “Ъ”, снизилось с десяти до шести в связи с переносом сроков ввода другого проекта НОВАТЭКА – «Обского СПГ».

Российский «Совкомфлот» и японская MOL стали наиболее вероятными претендентами на судостроительные контракты по новой партии газозовов для проекта «Арктик СПГ-2» НОВАТЭКа, сообщили “Ъ” источники, знакомые с ситуацией.

Так, о намерении «Совкомфлота» участвовать в этом тендере рассказал 25 сентября глава компании Игорь Тонковидов. Газовозы должны будут строить на одной из зарубежных верфей. Рассматриваются все основные площадки – китайская Hudong либо корейские DSME, Samsung и Hyundai, но решение еще не принято. Как уточнил господин Тонковидов, итоги тендера могут быть подведены в октябре. Его победитель заключает



судостроительный контракт с верфью и будет владеть построенными судами, при этом он также заключает долгосрочный тайм-чартерный контракт с «Арктик СПГ-2».

«Мы участвуем в тендере, а дальше решают его организаторы. Я так понимаю, это не только НОВАТЭК. Есть и другие акционеры (проекта «Арктик СПГ-2» – “Ъ”). И они определяют, как выступили участники с точки зрения конкурентоспособности их предложений, и в зависимости от этого примут решение», – сказал господин Тонковидов. Помимо НОВАТЭКа с долей 60%, по 10% в проекте у Total, китайских CNPC и CNOOC, а также японского консорциума Mitsui и JOGMEC.

MOL совместно с китайской COSCO уже выступает совладельцем трех СПГ-танкеров Arc7 для проекта «Ямал СПГ» – «Владимир Визе», «Владимир Русанов» и «Николай Урванцев», а также четырех конвенциональных судов. «Совкомфлот» же самостоятельно владеет танкером «Кристоф де Маржери» также для «Ямал СПГ».

По данным “Ъ”, НОВАТЭК, скорее всего, диверсифицирует структуру судовладельцев, то есть контракты могут быть заключены как с «Совкомфлотом», так и с MOL. Какое число танкеров будет отдано каждой из компаний, еще не решено, говорит один из собеседников “Ъ”. Танкеры-газовозы, построенные для «Ямал СПГ» в Южной Корее, тоже были распределены между несколькими судоходными компаниями: помимо уже перечисленных, это Teeka и Dynagas.

В ближайшие годы для проекта «Арктик СПГ-2» НОВАТЭКа построят 15 газовозов Arc7 на верфи «Звезда» (управляется «Роснефтью» и Газпромбанком), но компания просила **Владимира Путина** разрешить ей строительство еще десяти газовозов за рубежом, поскольку российская верфь не успеет все построить в сжатые сроки. Дополнительные суда нужны НОВАТЭКу к 2023–2024 годам для вывоза газа с «Обского СПГ» мощностью 5 млн тонн в год, причем компания была готова дополнительно загрузить «Звезду» заказом еще на 20 газовозов до 2030 года.

Но сроки ввода «Обского СПГ» сдвинуты минимум на год, дополнительный флот решено перебросить на «Арктик СПГ-2», а общее число заказываемых за рубежом танкеров может снизиться с десяти до шести. В случае владения флотом как российской, так и японской компаниями встает вопрос, под каким флагом он будет ходить. Транспортировка газа по Севморпути и каботаж судами под иностранным флагом формально уже запрещены, но в случае с «Ямал СПГ» НОВАТЭК получил исключение (см. “Ъ” от 19 марта 2019 года). «Совкомфлот», утверждают источники “Ъ”, намерен ходить только под российским флагом.

<https://www.kommersant.ru/doc/4509711>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НИКОЛАЙ ГОЛОВАНОВ; 2020.28.09; БЕЗ РУБЛЯ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ; ТАМАНСКИЙ ГРУЗОВОЙ ПОРТ ЗАСЛУЖЕННО НАГРАЖДАЮТ ВЫСОКИМИ БАЛЛАМИ ЗА УНИКАЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПОГРУЗКИ УГЛЯ**

**Нацпроект «Экология»** постоянно находится в фокусе внимания правительства. Под этим углом и надо рассматривать поездку правительственной делегации на Таманский полуостров, где высокие гости инспектировали уникальный во многих отношениях грузовой порт.

В середине недели, 23 сентября, Таманский терминал навалочных грузов (ТТНГ) стал точкой притяжения сразу для нескольких крупных федеральных чиновников. **Вице-премьер** Виктория Абрамченко, спецпредставитель президента Сергей Иванов, помощник президента Игорь Левитин и глава Минприроды России Дмитрий Кобылкин прибыли в Краснодарский край, чтобы осмотреть инфраструктурные объекты, которые развивает группа компаний «ОТЭКО».

Гендиректор ГК Мишель Литвак рассказал и показал столичной делегации, как в Таманском порту обеспечивается экологическая безопасность. Перевалка угля всегда считалась одним из самых грязных производственных процессов, но

ТТНГ добился невероятного: сделал ее максимально безопасной для окружающей среды.

Во-первых, большое значение имеет географическое расположение складов комплекса. Группа «ОТЭКО» вынесла их подальше от берега – море и прибрежные населенные пункты не будут подвергаться воздействию угольной пыли. Ранее правительственные чиновники имели возможность понаблюдать за экологически вредной рейдовой перевалкой полезного ископаемого, и контраст с применяемыми здесь технологиями их впечатлил. «Запрет на открытую, рейдовую перевалку вскоре будет введен, **минтранс** уже подготовил соответствующий законопроект, через месяц мы ждем его в правительстве», – сообщила Виктория Абрамченко.

Однако выигрышная локация – не единственный способ обеспечить экологичность работы с углем в Таманском порту. Как особо отметил Мишель Литвак, вокруг складов установлены специальные высотой до 25 метров экраны. С их помощью достигается значительное снижение скорости ветра, поднимающего пыль в зоне хранения горной породы. Также для борьбы с пылью используются водяные, воздушные и вакуумные системы. Причем они предусмотрены практически на всех этапах перемещения угля по комплексу. Кроме того, на складах присутствуют и пассивные средства пылеудаления: кожухи, перегородки и пр.

Высокие гости по достоинству оценили работу ОТЭКО по сохранению природы. Как акцентировала Виктория Абрамченко, «в городах, где занимаются перевалкой таких грузов, как уголь, нужно иметь возможность открыть форточку. Здесь можно». По ее мнению, такие экологические мощности «должны появиться во всех портах, которые занимаются перевалкой угля».

Со своей стороны, спецпредставитель президента Сергей Иванов не стал скрывать, что он впечатлен увиденным: «Как видите, маска и белая рубашка остались белыми». При этом он отметил, что в других портах, к большому сожалению, поступают справедливые жалобы населения на угольную пыль.

Мишель Литвак с полным основанием назвал ТТНГ «самым экологичным среди других терминалов». При этом гендиректор ОТЭКО констатировал, что «большая часть примененных технологических решений вошла в перечень наилучших доступных технологий России».

Но экологичный Таманский порт – лишь часть того, что делает группа компаний на полуострове. Мишель Литвак продемонстрировал участникам делегации проект портово-промышленного кластера. В состав территории включены как терминалы, так и химические производства, сельскохозяйственные предприятия, что тоже способствует чистоте природы вокруг порта, да и жилого района на 15 тысяч человек тоже.

Что интересно, всю инфраструктуру ОТЭКО создает на собственные деньги. И это также было отмечено высокими чиновниками. «Без рубля федерального, вообще какого-либо бюджетного финансирования создан современный порт», – подчеркнула Виктория Абрамченко.

У представителей федеральных властей нашлось время не только для осмотра объектов, но и для обсуждения важных аспектов государственной политики поддержки компаний угольной отрасли. Отмечая, что в данный момент угольные предприятия находятся под серьезным давлением из-за неблагоприятной ценовой конъюнктуры, руководитель ОТЭКО отметил, что в то же время этот кризис открывает для угольщиков новые перспективы на экспортном направлении. «Нужна поддержка государством наших производителей. От этого выиграли бы все», – выразил уверенность управленец.

<https://rg.ru/2020/09/27/tamanskij-gruzovoj-port-nagrazhdaiut-vysokimi-ballami-za-tehnologii-pogruzki-uglia.html>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ДАРЬЯ МОЛОТКОВА; 2020.28.09; АВИАКОМПАНИИ НЕДОВОЛЬНЫ ПРИОРИТЕТОМ «АЭРОФЛОТА» В ПОЛЕТАХ ЗА РУБЕЖ; РЕЙСЫ ВО МНОГИЕ ОТКРЫТЫЕ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ СТРАНЫ РАЗРЕШЕНЫ ТОЛЬКО НАЦИОНАЛЬНОМУ ПЕРЕВОЗЧИКУ**

Во вторую очередь открытых для авиасообщения стран попали Казахстан (только город Нур-Султан), Киргизия (Бишкек), Белоруссия (Минск) и Южная Корея (Сеул). Правительство разрешило рейсы в первые три города с 21 сентября, в Сеул – с 27 сентября. Немногом ранее, с 9 сентября, были разрешены рейсы в Египет (Каир), ОАЭ (Дубай) и на Мальдивы (Мале). Но количество полетов ограничено: в каждый из этих городов разрешено летать от одного до трех раз в неделю. До пандемии коронавируса во все эти города только «Аэрофлот» из Москвы летал минимум семь раз в неделю, плюс по всем направлениям (кроме Мале и Каира) летали и другие российские авиакомпании – из Москвы и других российских городов. Для полетов в каждый город авиакомпании ранее получали назначения от межведомственной комиссии при **Минтрансе**. Одной-трех частот в неделю на реализацию коммерческих прав всех перевозчиков не хватит.

«В ситуации, когда между пунктами на территории РФ и указанных стран более одного назначенного перевозчика, остается открытым вопрос, какая именно авиакомпания будет осуществлять полеты с разрешенной частотой», – говорится в письме президента авиакомпании Utair Павла Пермякова президенту Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимиру Тасуну. «Ведомости» ознакомились с отправленным 24 сентября письмом, его подлинность подтвердил человек, близкий к руководству АЭВТ, которая является ведущим российским отраслевым объединением авиакомпаний.

«Просим оказать содействие в получении у авиационных властей Российской Федерации механизма утверждения перевозчика для выполнения перелетов в подобных случаях», – завершает письмо Пермяков. Все разрешенные правительством частоты – не только в Мале и Каир – задействовал на своих рейсах из Москвы «Аэрофлот». Более в Нур-Султан, Минск, Сеул и Дубай никто не полетел. Хотя ранее туда летали S7 Airlines, Utair, «Уральские авиалинии» и «Победа». **Росавиация** не сообщала, каким образом распределила разрешенные правительством частоты.

В августе были разрешены полеты без ограничений в Танзанию, Лондон и Турцию, а также раз в неделю – в Женеву. В Турцию полетели все крупные российские авиакомпании. В Лондон и до COVID из российских авиакомпаний летал только «Аэрофлот», коммерческие права на полеты в Женеву также имел лишь «Аэрофлот» – он возобновил полеты в эти города. А Танзания никого не заинтересовала.

Для возобновления международных рейсов авиакомпании нужно разрешение **Росавиации**, именно регулятор принимает решение, кому отдать частоты, говорят два человека, близких к «Аэрофлоту», и два собеседника в других авиакомпаниях. Но почему именно «Аэрофлоту»? Сотрудники двух авиакомпаний уверяют, что такое решение согласовано с оперативным антиковидным штабом, которым руководит **вице-премьер** Татьяна Голикова.

Оперативным штабом принято решение о возобновлении авиасообщения с рядом стран, дальнейшие решения о том, какие авиакомпании будут выполнять рейсы, принимает **Росавиация** без согласования со штабом, говорит представитель Голиковой. Представитель **Росавиации** от комментариев отказался.

Международные рейсы с такой низкой частотой (1–3 раза в неделю) в несколько городов большой привлекательности для авиакомпании не имеют, сказал сотрудник крупной авиакомпании. Но сами по себе эти единичные ограниченные рейсы на таких востребованных направлениях, как Бишкек, Нур-Султан, Минск, очень прибыльны – нужен справедливый механизм их распределения, не согласен сотрудник другого крупного перевозчика. Иначе одна компания неконкурентным образом получает прибыль, добавляет он.

«Такие единичные рейсы для конкуренции роли не играют. Когда авиасообщение только восстанавливается, вполне логично, что первыми на линии между странами становятся национальные перевозчики. В Россию из открытых стран тоже летают национальные перевозчики. «Аэрофлот» помимо перевозки пассажиров выполняет и другие функции – например, возит дипломатическую почту», – объясняет собеседник в «Аэрофлоте».

Представители «Аэрофлота», S7 и Utair на запросы «Ведомостей» не ответили.

«Аэрофлот» в период эпидемии получил беспрецедентную поддержку от государства: ему уже в мае выплатили из бюджета 7,89 млрд руб. компенсации за потерю трафика – всем остальным авиакомпаниям досталось менее 7 млрд руб. с растяжкой выплат до сентября; также правительство разрешило «Аэрофлоту» провести допэмиссию, которую выкупит в том числе Росимущество, госбанк ВТБ и суверенный фонд России РФПИ.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/27/841307-aviakompanii-nedovolni>

### **ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.26.09; СВОБОДНЫЙ ПОТОК: ПЛАТНЫЕ МАГИСТРАЛИ ЛИШАТ ШЛАГБАУМОВ; НА РОССИЙСКИХ МАГИСТРАЛЯХ ВНЕДРЯЮТ СИСТЕМУ FREE FLOW – СКОЛЬКО ЗАПЛАТЯТ АВТОМОБИЛИСТЫ**

ЦКАД будет лишена шлагбаумов, а за проезд по ней автомобилист сможет заплатить в течение пяти дней. В противном случае его ждет штраф 2,5–5 тыс. рублей. Госдума приняла в третьем чтении законопроект о регулировании проезда по платным дорогам. Как будет работать на российских дорогах система free flow и какими будут тарифы за проезд по ЦКАД, разбирались «Известия».

Въезд без очереди

Система «свободный поток», предполагающая отсутствие шлагбаумов на платных трассах, транспондеры и постоплату, уже давно реализована за рубежом. Она внедрена почти на половине дорог Европы. Главная проблема, которую она решает, – заторы на пунктах оплаты.

«К сожалению, сейчас при оплате проезда порой скапливаются большие очереди, что создает неудобство автомобилистам. Беспрепятственный и оперативный проезд через терминалы оплаты с учетом принятия законов поможет избежать этих пробок», – заявил в интервью dumatv.ru заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский.

Кольцевая без шлагбаумов

Впервые такая система появится на Центральной кольцевой автомобильной дороге Московской области (ЦКАД), которую планируют ввести в эксплуатацию в конце октября. Протяженность третьего пускового комплекса ЦКАД – эта часть трассы откроется первой – составляет 105,87 км. Магистраль на четыре полосы соединяет трассу М-11 «Нева» и М-7 «Волга». Всего на ЦКАД будет 12 рамок системы «Свободный поток». Три из них уже полностью готовы.

«На каждой из рамок установлен комплект оборудования, которое собирает информацию с проезжающих транспортных средств. Это камеры, фиксирующие факт проезда автомобиля и считывающие номера государственной регистрации; лазерные датчики, определяющие габариты автомобиля; антенны, распознающие транспондеры, а также промышленный компьютер. Именно он будет отвечать за первичную обработку информации и за ее передачу в центральную систему «Свободного потока», – рассказали в **пресс-службе** компании «Автодор». Там отметили, что точность этих камер – более 97% даже в условиях плохой видимости.

Останавливаться не нужно

«Система взимания платы будет работать даже на высоких скоростях, останавливаться не нужно. То есть нет разгонов и торможения, для автомобилистов это снижение расхода ГСМ и комфорт», – рассказал в эфире «Радио Автодор» заместитель председателя

правления компании «Автодор» Игорь Козубенко. Он отметил еще одно преимущество системы free flow – уже для строителей: существенная экономия денег. Так, при строительстве дороги с системой «свободный поток» только на этапе строительства затраты уменьшились на 37% по сравнению с обычной дорогой с пунктами взимания платы.

Оплата будет производиться посредством транспондеров, которые будут привязаны не к конкретному автомобилю, а к счету водителя. Кроме того, проезд можно будет оплатить в личном кабинете на сайте «Автодора» и в мобильном приложении компании.

«Сегодня транспондеров – четыре типа. И все работают везде, но не у всех есть скидки, так как они даются на свой транспондер на своем участке. Иными словами, в магазине «Магнит» вам не дадут скидку по карточке «Ашана», но расплатиться ею можно. По ЦКАД основным транспондером будет T-Pass от компании «Автодор». По нему какие-то скидки должны быть, какие именно, мы еще не знаем. Остальные транспондеры будут срабатывать, но без скидки», – рассказал главный редактор «Радио Автодор» Антон Чуйкин.

Сколько придется заплатить

Тарифы для каждой категории транспорта будут разными, точные цифры будут известны ближе к запуску новой дороги. Чтобы представить себе тарифы на ЦКАД, нужно обратить внимание на действующие, советует Антон Чуйкин.

«Если мы хотим представить тариф на концессионную дорогу, нужно смотреть на дорогие трассы – ЗСД, начальный участок М11 от Москвы до Солнечногорска. Если мы хотим себе представить стоимость проезда по обычной платной трассе, которая строилась без концессии, смотрим на тарифы М3 в Калужской области, М4, М11 от Солнечногорска до Санкт-Петербурга», – поделился с «Известиями» своими догадками Чуйкин.

При необходимости можно оплатить весь маршрут заранее: после поездки система сверит маршрут и спишет деньги. Если их недостаточно, вступает в силу главное нововведение в российское законодательство – штраф за неоплаченный проезд.

Пять дней до штрафа

Системы штрафов как раз не хватало для внедрения системы free flow, и новый законопроект должен это исправить. Ко второму чтению комитетом Госдумы по транспорту и строительству была утверждена таблица новых поправок.

Если сейчас еще можно безнаказанно проскочить вторым номером под шлагбаум, то после того как нововведение вступит в силу, для таких нарушителей будет введена административная ответственность. Сумма штрафа для легковых автомобилей составит 2,5 тыс. рублей, для автобусов и грузовиков – 5 тыс. рублей.

«Согласно законопроекту, мы даем пять дней на оплату проезда, это и есть система постоплаты. Далее человека уведомляют о нарушении, и еще ему дается возможность в течение 60 дней оплатить проезд без штрафа, – рассказал Игорь Козубенко. – Если человек этого не сделал, ему придется оплачивать и штраф, и проезд по платной дороге».

Санкции для прививания культуры оплаты проезда – необходимая мера, считает Антон Чуйкин. Он отметил, что два года назад, когда на пропускных пунктах стояли гибкие шлагбаумы, а также шлагбаумы с аварийным открытием – зайцев на платных дорогах было 10–20%. Сейчас – 1–2%.

С зайцами на российских платных магистралях борются довольно успешно. На некоторых пунктах взимания платы стоят светофоры, где штраф можно получить за проезд на красный. А если водитель ломает шлагбаум, то ему приходит штраф за покидание места ДТП.

Не знал, что началась платная дорога

Согласно законопроекту, оператор дороги обязан информировать автомобилистов о стоимости проезда и способах оплаты, а также о поступлении и списании средств с электронного счета и задолженности при нехватке средств на проезд.



Однако координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов выразил сомнение, что информировать автолюбителей будут надлежащим образом.

«Люди могут не знать, что у них есть что-то неоплаченное. Там же не только оплата, а еще и частичная оплата. Допустим, у меня на транспондере 100 рублей, а проезд стоит 120. У меня 20 рублей задолженность, а потом бац, и штраф приходит. Нужно прописать обязанности по части информирования автомобилистов», – поделился с «Известиями» своими опасениями координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

В «Автодоре», в свою очередь, утверждают, что для оповещения будет сделано абсолютно всё. Даже ситуация «если человек не знал, что началась платная дорога» тоже продумана.

«Будет распознан госномер в стандартном порядке, как это происходит в ГИБДД, водителю придет извещение, что он проехал такой-то участок дороги, ему будет выписан штраф через пять дней после проезда», – пояснил Игорь Козубенко. Что касается иностранных номерных знаков, то здесь вопрос по выставлению штрафов пока еще открыт.

«ЦКАД с системой free flow – очередной шаг к реализации плана **Минтранса**, согласно которому к 2035 году все дороги станут платными», – считает Петр Шкуматов.

В проекте Транспортной стратегии РФ на период до 2035 года, который был подготовлен **Минтрансом России** и направлен для утверждения в правительство РФ, действительно есть пункт о том, что все дороги станут платными.

Напомним, что проект содержит предложения о внедрении механизма «пользователь платит», предусматривающего переход к 2035 году к платности для всех категорий пользователей автодорог, включая дорожную сеть городских агломераций. Взамен он предусматривает возможность перехода к бесплатному пользованию транспортом общего пользования в городских агломерациях.

«Внедрение системы взимания платы с применением технологии «Свободный поток» является этапом развития сети платных автодорог и никак не связано с принципом «пользователь платит». «Свободный поток» даст водителям возможность проезжать по платным дорогам без остановок, а дорожникам отказаться от строительства пунктов оплаты и шлагбаумов. Также технология позволит устранить все недостатки, связанные с существующими барьерными системами взимания платы», – пояснили «Известиям» в **пресс-службе Минтранса**.

<https://iz.ru/1065067/anastasiia-pisareva/svobodnyi-potok-platnye-magistrali-lishat-shlagbaumov>

### **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ЮШКЯВИЧЮТЕ; 2020.27.09; ПОЛНЫЙ ВЫДОХ: ПОМОГУТ ЛИ АЛКОЗАМКИ БОРЬБЕ С ПЬЯНЫМИ ЗА РУЛЕМ; КАКИЕ ЕЩЕ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ПРЕДЛАГАЮТ ЭКСПЕРТЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ**

Секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев призвал к внедрению «новых технологических решений», не позволяющих сесть за руль человеку в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Выступая на совещании во Владивостоке, он отметил, что ДТП с участием нетрезвых водителей получают всё больший общественный резонанс. Как может быть осуществлена инициатива, разбирались «Известия».

**Заблокировать движение**

Еще летом на фоне суда над Михаилом Ефремовым различные ведомства начали озвучивать идеи по осуществлению контроля за пьяными водителями. Минпромторг до конца года планирует разработать концепцию внедрения в массовое потребление так называемых алкозамков. Это приборы, которые блокируют зажигание при выявлении паров алкоголя в выдохе водителя. Их предполагается устанавливать уже при сборке автомобилей. Стоят подобные устройства от 25 до 120 тыс. рублей.

За рубежом уже имеется определенный опыт использования алкозамков.

– В США люди получают в качестве наказания на определенный срок этот замок. Ставят по решению суда за деньги владельца автомобиля. Человек, который был уличен в нарушении, оплачивает установку и демонтаж этого устройства. Как дополнение к штрафу, – рассказал шеф-тренер экспертного центра «Движение без опасности» Владимир Бахарев. В Австралии провинившиеся автовладельцы тоже ставят алкозамки за свой счет и обязаны проводить ежемесячную поверку – это обходится примерно в \$2,2 тыс. в год. В Литве с 1 января 2020 года можно сократить срок лишения прав, согласившись на установку алкозамка.

– В целом ряде стран предлагают ставить алкозамки в качестве альтернативы наказанию, если человек попался в первый раз с небольшим превышением. [Если ставить во все автомобили,] это очень дорого. Сильно удорожит автомобили, – считает автоэксперт Игорь Моржаретто. Тем не менее с 2022 года все новые транспортные средства, произведенные на территории Евросоюза, должны быть оборудованы алкозамками.

Однако большинство опрошенных «Известиями» экспертов относятся к начинанию скептически. По их словам, такие приборы неэффективны, и их можно легко обмануть.

Как рассказал Игорь Моржаретто, в Татарстане алкозамки в тестовом режиме поставили на школьные автобусы, но через какое-то время все приборы сломались.

– Их пришлось демонтировать. Честно говоря, не думаю, что это были бракованные алкозамки. Я думаю, что их каким-то образом сами сломали, а потом говорили, что они не работают в той или иной ситуации, – отметил он, предположив, что замки ломали, потому что людей мог оскорбить сам факт установки алкозамков.

По мнению Владимира Бахарева, алкозамок – это устройство, защищающее от честных людей.

– Те, кто намерено этим занимаются [салятся за руль в состоянии алкогольного опьянения], а подобных людей не очень много, они совершенно точно найдут обход устройству, – считает он.

Координатор движения «Синие ведерки» Пётр Шкуматов даже назвал пару нехитрых способов обмануть алкозамок. Воздух в прибор можно направить с помощью специальной груши (например, приспособления для раздувания костра) или же попросить подышать кого-то. Он полагает, что алкозамок может спасти лишь в одном случае – когда человек случайно хочет сесть за руль, не понимая, что находится в состоянии опьянения.

Идеи каршеринга

В каршеринговой компании «Делимобиль» тестируют систему, которая должна ограничить доступ к праву пользования автомобилем нетрезвых водителей.

– С 23:00 до 5:00 всем пользователям предлагается перед бронированием пройти специальный тест, который позволяет определить скорость реакции и концентрации. Предлагается несколько задач, которые связаны с графическими элементами и цифрами. Необходимо расположить их в определенной последовательности за определенный временной интервал. В зависимости от того, укладывается он в этот временной интервал или нет, определяется, насколько концентрация внимания находится в норме. Согласно результатам [исследований] на фокусных группах, показатели прохождения этих задач соответствуют чувствительности обычных алкотестов, – рассказала PR-директор компании «Делимобиль» Ульяна Смольская.

По ее словам, сейчас проходит этап тестирования в Новосибирске, Екатеринбурге, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Самаре, Туле и других российских городах. В Москве тестирование пока не проводят. Это произойдет после «оценки результатов по параметрам «эффективность и удовлетворенность клиентов». Сейчас собирают статистические данные для определения оптимальных пороговых значений. В компании такой алгоритм разрабатывали как альтернативу алкозамкам. Там утверждают, что в мире пока нет

примеров применения такого диджитал-тестирования для определения состояния водителей перед поездкой.

– В США можно пить за рулем. В некоторых штатах разрешен один промилле. Но там в качестве [определения] симптомов опьянения используют специальный тест. Человек может пройти по линии, дотронуться до носа и прочее. Если человек тест проходит, сколько бы промилле у него в крови ни было, он едет дальше. Если он тест не проходит, он едет в участок, его оформляют и наказывают. То, что «Делимобиль» предложил, – это аналог такого теста, – считает Пётр Шкуматов.

По его мнению, такой способ позволит выявить лишь сильно пьяного водителя.

– Если человек не может решить простую математическую задачу или логическую, это говорит о том, что что-то с этим человеком не то. Если человек выпил банку пива, он всё решит и поедет, – отметил он.

А вот сооснователь каршерингового сервиса BelkaCar Екатерина Макарова считает, что никакие существующие аппаратные и программные средства не умеют фильтровать пьяных водителей с эффективностью, достаточной даже для пилотного внедрения.

– Любые тесты можно легко обойти – тест на телефоне за человека может пройти пассажир, подуть в трубочку – случайный прохожий, – полагает она.

Как работают таксисты

Как рассказала представитель **пресс-службы** компании такси «Везёт» Юлия Варламова, водители по закону обязаны проходить медицинский осмотр перед каждым выездом на линию.

– Предлагаемая идея с установкой алкозамков вызывает много споров, есть много вопросов к тому, как это будет реализовано. В любом случае нужно иметь в виду, что любое обязательство, связанное с материальными вложениями, создаст дополнительные препятствия для легальных перевозчиков и приведет к удорожанию стоимости услуг на перевозки, – отметила она.

Руководитель отдела по связям с общественностью сервиса заказа такси «Максим» Павел Стенников считает, что достоверно определить без специального оборудования, находится ли водитель в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, невозможно.

– Эту проблему не решили ни в одной сфере пассажирских перевозок. Она так же актуальна для водителей автобусного, водного и воздушного транспорта, несмотря на то, что эти сферы максимально зарегулированы и законтролированы. Водитель может пройти медосмотр, а после этого принять [алкоголь или наркотик], – отметил он.

Для контроля водителей общественного и коммерческого транспорта планируют ввести новые дистанционные технологии предрейсовой проверки. Компании MedPoint24 и NtechLab (входит в ГК «Ростех») разработали программно-аппаратный комплекс, включающий в себя ИК-термометр, камеру с технологией распознавания лиц, тонометр для измерения давления и алкотестер.

Где технологии не помогут

С оперативной диагностикой наркотического опьянения дело обстоит гораздо сложнее. Компактного прибора для определения такого состояния человека пока не существует.

– Еще три года назад я слышал об устройстве, которое устанавливают вместе с камерами дорожного наблюдения. Оно позволяет по реакции зрачков находить людей, находящихся в каком-либо опьянении. Но это крайне дорогое устройство, – рассказал Владимир Бахарев.

По его мнению, лучше оставить эту оценку человеку.

– Инспектор ДПС может при личном контакте распознать признаки наркотического опьянения. Всё остальное – больше сказки, – заключил он.

Какие-либо другие оперативные способы определения любого вида опьянения опрошенные эксперты назвать затруднились.

<https://iz.ru/1065497/aleksandra-iushkiavichiute/polnyi-vydokh-pomogut-li-alkozamki-borbe-s-pianyimi-za-rulem>

### **ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.27.09; ШАШЕЧКИ ВПЕРЕД: ДЛЯ ТАКСИ ХОТЯТ ПРОПИСАТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЗДОРОВЬЕ ПАССАЖИРОВ; СЕГОДНЯ С АГРЕГАТОРОВ И ТАКСОПАРКОВ ПРАКТИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНО ВЗЫСКАТЬ КОМПЕНСАЦИЮ ЗА ПРИЧИНЕННЫЙ ВРЕД В ДТП**

В России хотят законодательно закрепить ответственность агрегаторов и таксопарков за здоровье пассажиров. С такой инициативой к председателю комитета по транспорту и строительству Госдумы Евгению Москвичеву обратилось Общероссийское объединение пассажиров (ООП). С текстом документа ознакомились «Известия». Депутаты и сенаторы разработали два законопроекта о такси, но ни в одном из них нет механизма возмещения ущерба пассажиру в случае ДТП со стороны таксопарка или агрегатора. При этом, по экспертным данным, только в Москве каждая четвертая авария происходит с участием такси. Сотни тысяч водителей зарегистрированы как самозанятые, и никто не контролирует их работу.

Законопроект на переправе

Общероссийское объединение пассажиров в середине сентября направило главе комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгению Москвичеву предложение дополнить его законопроект о регулировании рынка таксомоторных перевозок (№ 481004-7) подробным механизмом возмещения ущерба пассажирам.

Законопроект еще в 2018 году прошел первое чтение, но с тех пор нижней палатой больше не рассматривался. Один из его спорных моментов – запрет на допуск к перевозкам водителей, официально не трудоустроенных в таксомоторной компании или агрегаторе. Участники рынка считают, что это положение увеличит расходы компаний и приведет к росту цен на услуги такси и падению спроса.

Сегодня агрегаторы оказывают таксопаркам и водителям только информационные услуги – допуск самозанятых к перевозкам в качестве водителей разрешен через договор оказания услуг с IT-компаниями, поясняет управляющий партнер юридической компании «Позиция права» Егор Редин.

В ООП считают, что законопроект не включает прозрачный механизм урегулирования инцидентов с пассажирами. Поддерживая в целом документ, который «возвращает водителям трудовые отношения», а значит, и законное привлечение к ответственности работодателей, объединение считает необходимым добавить в него механизм возмещения ущерба в случае ДТП – с учетом всех особенностей правоотношений между хозяйствующими субъектами. Схема должна предусматривать все виды правового статуса перевозчика (таксопарк, ИП, самозанятый), говорится в письме ООП.

Трудности взыскания

Сегодня в случае причинения вреда здоровью или имуществу пассажира в результате аварии – если доказана вина водителя – он может рассчитывать на компенсацию в пределах страхования об ОСАГО – до 500 тыс. рублей, отметил управляющий партнер адвокатского бюро «Бишенов и партнеры» Алим Бишенов.

– Теоретически возможно дополнительное взыскание ущерба с водителя путем подачи соответствующего иска. Но судебная практика, связанная с такими исками, крайне скудна, случаи победы пассажира единичны, и даже с решением суда на руках удовлетворить свои требования за счет средств и имущества таксиста, особенно если это трудовой мигрант, исключительно сложно, – констатирует юрист.

При этом по действующему законодательству агрегатор такси не несет ответственности за пассажира, попавшего в аварию. Как в России, так и за рубежом за время работы

агрегаторов возникали ситуации, когда пассажиры получали серьезные травмы и не могли взыскать компенсацию ни с водителя, ни с разработчика приложения.

Так, в 2017 году петербуржец Дмитрий Добкин вызвал такси через агрегатор «Яндекс.Такси». Водитель уснул за рулем на скорости 90 км/ч, въехал в гранитную набережную и погиб на месте, пассажир получил тяжелую травму, но взыскать ущерб с компании не смог. И это не единичный случай.

Ранее руководитель Центра компетенций международного евразийского форума такси Станислав Швагерус сообщал, что только в Москве каждое четвертое ДТП в этом году совершено с участием такси. Водители-мигранты становятся виновниками более трети аварий – подлинность их удостоверений, полученных в другой стране, проверить сложно.

Не один в поле воин

Учитывая, что законопроект о такси так до сих пор и не принят, в ближайшее время в Госдуму может быть внесен новый документ – альтернативный проект вице-спикера Совета Федерации Андрея Турчака. Правда, в ООП говорят, что он написан «бизнесом для бизнеса» и полностью игнорирует интересы пассажиров и водителей. Самозанятый водитель не обладает необходимой инфраструктурой для обеспечения транспортной безопасности, а законопроект только лишь обещает когда-то в будущем создать некие дистанционные системы контроля. Но этот механизм нужен уже сегодня – люди гибнут каждый день, а статистика смертности в такси стремительно растет, говорится в письме. В ООП считают, что водителей должен контролировать официальный работодатель.

Законопроект, созданный группой депутатов и сенаторов во главе с Андреем Турчаком, внесен в Госдуму в декабре 2019 года, в феврале его вернули авторам. Руководитель фракции «Единой России» в Госдуме Сергей Неверов утверждал, что это сделано «по формальным признакам». С тех пор несколько политиков высказывались за отзыв законопроекта Евгения Москвичева. В июле сенатор Ирина Рукавишникова призывала авторов «набраться мужества и снять данный законопроект с обсуждения и вернуться к отклоненному по формальным основаниям проекту сенатора Андрея Турчака», который «принесет неоспоримую пользу рынку».

В любом виде

В аппарате комитета Госдумы по транспорту, который возглавляет Евгений Москвичев, сказали «Известиям», что не будут снимать законопроект (№ 481004-7) с рассмотрения. Представитель Андрея Турчака в ответ на вопрос «Известий», планируется ли повторное внесение законопроекта в Госдуму, сказал, что пока таких планов нет.

В **Минтрансе** считают, что новый закон о такси необходим. Но какой из вариантов там поддерживают, не уточнили.

– **Учитывая необходимость установления требований ко всем участникам рынка таксомоторных перевозок, в том числе к службам заказа легкового такси, процедуры их допуска на рынок, системы контроля за деятельностью, правовой формы сложившихся за последние годы отношений между участниками рынка таксомоторных перевозок, целесообразность принятия нового ФЗ, направленного на урегулирование указанных вопросов, безусловна, – сказали в министерстве.**

Директор по корпоративным отношениям и связям с госорганами «Яндекс.Такси» Антон Петраков отмечает, что сегодня в России несколько сотен тысяч водителей, которые работают как самозанятые, они самостоятельно платят налоги и полностью отвечают за свою работу. Компания предлагает позволить им получать разрешение на перевозку пассажиров и уравнивать их возможности с ИП. По его словам, в части ответственности участников рынка многие сервисы уже применяют программы страхования поездок. Эту практику можно распространить и на всю страну, считает он.

<https://iz.ru/1064454/german-kostrinskii/shashechki-vpered-dlia-taksi-khotiat-propisat-otvetstvennost-za-zdorove-passazhirov>



### **ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО; 2020.27.09; «СЛУЧАЙ ВОПИЮЩИЙ»: РЕБЕНОК ПОТЕРЯЛСЯ ИЗ-ЗА ВЫСАДИВШЕГО ЕГО КОНДУКТОРА; ЧТО ДЕЛАТЬ С ПЕРИОДИЧЕСКИМ ВЫСАЖИВАНИЕМ ДЕТЕЙ ИЗ ТРАНСПОРТА**

В Южно-Сахалинске кондуктор высадила из автобуса ученика младших классов, который уснул и случайно проехал свою остановку. Уже на конечной остановке женщина, сославшись на инструкцию (автобус должен идти на разворот без пассажиров), заставила школьника выйти из автобуса. За тем, зашел ли ребенок обратно, никто из взрослых не проследил. В итоге мальчик потерялся – ребенка удалось найти только спустя несколько часов. Этот случай заставил вспомнить о проблеме последних лет – детей периодически высаживают из общественного транспорта. О том, что грозит за высадку ребенка сейчас, куда жаловаться и как предлагается решить проблему, – в материале «Известий».

Нетрудно представить, каково было родителям мальчика, когда ребенок вовремя не вернулся домой. Кинулись звонить – абонент недоступен. Телефон школьника к этому времени разрядился...

«Случай вопиющий. Несовершеннолетний остался в незнакомом районе города. Это, по сути, оставление ребенка в опасности, – комментировала ситуацию в Южно-Сахалинске вице-мэр города Елена Федорова, пообещав, что работницу автотранспортного предприятия обязательно накажут. – Да, каждый в своей работе придерживается инструкций. Но есть же такие понятия, как сострадание, внимание к детям».

В Челябинске тем временем водитель маршрутки высадил пятиклассницу на остановке вдали от магазинов и кафе – ребенку не хватило на проезд 1 рубля!

Недавно в Перми подростку пришлось пройти 5 км под дождем из-за того, что он просрочил поездку на 4 минуты.

«Согласно правилам, пересадку можно осуществить в течение 40 минут. Но автобус пришел через 30 минут, и кондуктор не сразу подошел, в итоге поездка оказалась просроченной на 4 минуты», – жаловалась на своей страничке в соцсети депутат краевого законодательного собрания и мама мальчика Татьяна Шестакова. На покупку полного билета мальчику не хватило 6 рублей: «На карте были деньги, но сын проголодался и решил купить шоколад, рассчитывая, что с автобусом всё будет вовремя».

Осенью прошлого года в Брянске кондуктор высадила 12-летнюю девочку, у которой закончились средства на транспортной карте. Школьница прошла пешком около 3 км.

Подобные ситуации происходят периодически на протяжении последних лет четырех. Дети есть дети: бывает, что и деньги теряют, забывают транспортные карты. Причиной для высадки становятся просроченные справки, заблокированные транспортные карты. Весной детский омбудсмен возмутилась ситуацией, когда ребенка высадили из транспорта, потому что он хотел заплатить за проезд наличными. Деньги у ребенка не взяли – боялись заразиться коронавирусом через купюры.

Особый резонанс вызывали случаи, когда детей выгоняли зимой. В конце прошлого года в Новосибирске 10-летнюю девочку выгнали из автобуса из-за того, что у нее... не было справки школьника! При этом карта школьника, по которой дети оплачивают проезд, у девочки была. Но кондуктор решила, что этого мало, и выставила ребенка из салона.

«По правилам кондуктор имеет право просить предъявить справку, но как можно ребенка выгнать из автобуса на пустыре в темное время суток. Выгоняли хотя бы там, где есть люди», – негодовала мама девочки.

Плачущую девочку заметил водитель другого автобуса и довез до нужной ей остановки бесплатно. В 2017 году в том же Новосибирске у шестиклассницы не сработала транспортная карта и девочку спровадили на 30-градусный мороз.

«Тревожные кнопки» против «зайцев»

В июне Госдума приняла в первом чтении законопроект, подготовленный **Минтранс**. Речь идет о поправках в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта». В частности, предлагается запретить

принудительно высаживать безбилетного ребенка до 16 лет, если он едет без сопровождения совершеннолетнего. И хотя законопроект одобрили в первом чтении, есть вопросы и рекомендации, которые, вероятно, нужно будет разрешить ко второму чтению. Так, депутат Наталья Кувшинова считает, что нужен «регламент с четкими правилами» – как действовать тем же контролерам при выявлении ребенка-безбилетника. А **член общественного совета при Минтрансе Кирилл Янков** отметил, что в таком виде закон породит «группы асоциальных подростков, которые ездят бесплатно».

Председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов в беседе с «Известиями» отмечает, что ответственность за безбилетный проезд все равно должна быть.

«Ключевая задача – чтобы школьников не высаживали из автобуса вне зависимости от того, не хватает ли им 1–2 рублей на билет или они вообще забыли карточку дома, – говорит «Известиям» Илья Зотов. – Каким-то образом эта система должна работать, чтобы родители получали информацию, что их дети ездят «зайцем». Как это было сделано в Питере: сотрудники автобусного предприятия сообщают сотрудникам полиции, а сотрудники полиции передают детей родителям и составляют административный протокол за безбилетный проезд на родителя. Здесь в любом случае какая-то административная ответственность должна быть».

Илья Зотов отмечает, что федеральный закон должен установить базовый параметр – запрет на высадку, а все остальные нюансы (как следует поступать контролеру, кондуктору, водителю) должны быть установлены во внутренних регламентах транспортных компаний.

«Нам кажется, что ограничения до 16 лет достаточно. В любом случае нужно смотреть по ситуации. Высадить человека из междугороднего автобуса за пределами населенного пункта в темное время суток опасно не только для детей, но и даже для взрослого человека. Потому что если мы говорим о Сибири, то там лес, могут встретиться животные, да и просто можно замерзнуть в зимнее время», – замечает эксперт.

Член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Васильев в беседе с «Известиями» рассказывает о совместном проекте с Росгвардией по оборудованию общественного транспорта «тревожной кнопкой» через систему ЭРА-ГЛОНАСС.

«Когда эта система будет подключена по всей России, по сигналу к каждому автобусу в течение трех минут будет приезжать машина Росгвардии. Если кто-то грубит контролеру или угрожает водителю, нажимается «тревожная кнопка» – приезжают сотрудники и забирают хулигана. Сейчас эта система работает в Севастополе, немного автобусов подключено в Питере и в Волгограде, – рассказывает депутат Госдумы. – То же самое с детьми. Появился безбилетник – нажали кнопку, вызвали наряд, а дальше пусть они выясняют личность и ищут родителей. Но высаживать школьника на улицу, в темный переулок да еще и в минус 20 – это угроза жизни ребенка».

Не дожидаясь команды

Ну а пока федеральный законопроект не прошел все стадии одобрения, больше 10 регионов сами решили бороться с подобными ситуациями. Так, запрет на высадку детей без билета при определенных условиях появился в этом году в Нижегородской области – как раз после очередного происшествия, когда в январе 15-летняя девочка попыталась заплатить за проезд мелкими монетами, но кондуктор деньги не приняла и выгнала из салона на мороз.

Теперь ребенка младше 16 лет нельзя высадить из общественного транспорта, если температура на улице ниже минус 20 градусов, в ночное время суток (в период между 22:00 и 6:00), а также вне остановочных пунктов и за пределами населенных пунктов. Как пояснял тогда журналистам председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству регионального парламента Владимир Солдатенков, изменения не окончательные: «Будем

пристально следить за тем, как реализуется закон на практике, и при необходимости готовы вносить необходимые поправки».

На подмосковном АО «Мострансавто» ввели запрет на высадку детей без сопровождения взрослого внутренним решением еще в 2017 году. Как отмечают на предприятии, вместе с «Административно-пассажирской инспекцией» Московской области они регулярно проводят мониторинг безбилетных пассажиров в автобусах.

«Количество несовершеннолетних «зайцев» стремится к нулевой отметке, – говорит «Известиям» гендиректор предприятия Владислав Мурашов. – Резких скачков не наблюдалось: количество детей, не оплачивающих проезд, за три года не увеличилось».

По его словам, ущерб, понесенный перевозчиком, минимален по сравнению с возможной угрозой здоровью, а иногда и жизни ребенка. Впрочем, Владислав Мурашов напоминает: родителям нужно контролировать баланс ученических карт и заботиться о документах, подтверждающих возможность льготного проезда и возраст ребенка. Сейчас по ученической карте «Стрелка» школьники и студенты Подмоскovie оплачивают первые 35 поездок со скидкой 50%, а с 36-й транзакции скидка составляет 99%.

Кондукторов в автобусах нет, но водители тоже проходят инструктаж.

– Мы проводим инструктажи о запрете высаживать детей из автобусов, водители под роспись ознакомлены с данной информацией. Если ребенок не может оплатить проезд, его везут до нужной остановки, а если на линии в это время работают контролирующие органы, сотрудник предупреждает ревизора о том, что в салоне находится ребенок без билета, – поясняет Владислав Мурашов. Обычно водитель внешне определяет возраст, но при необходимости может попросить подтверждающий документ.

А может, бесплатно?

Как замечает ведущий юрист Европейской юридической службы Юрий Тулупов, даже у контролера нет права высаживать пассажира. «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» не определяет полномочий контролера, а в правилах перевозки пассажиров (утверждены постановлением правительства РФ от 14.02.2009 № 112) нет упоминания о том, что контролер может посадить безбилетника.

«Фактически имеет место пробел в регулировании, который следует истолковывать как отсутствие у контролера права высаживать пассажира», – отмечает эксперт.

За оставление в опасности (ст. 125 УК РФ) может грозить штраф в размере до 80 тыс. рублей, обязательные, исправительные, принудительные работы или заключение на срок до года. Были случаи, когда высадка ребенка из транспорта квалифицировалась как «оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей» (ст. 238 УК РФ). По этой статье возможен и штраф в 300 тыс. рублей, и лишение свободы на срок до двух лет (если не был нанесен тяжкий вред здоровью).

По словам заслуженного юриста России Ивана Соловьева, бездумное следование инструкциям и простая глупость обуславливают жесткие, а порой и жестокие действия контролеров в отношении несовершеннолетних граждан, по каким-либо причинам не оплативших проезд.

«Конечно, при определенных условиях (вечернее и ночное время, отрицательные температуры воздуха, отсутствие освещения и городской инфраструктуры) действия контролеров, высадивших детей с транспорта, могут быть квалифицированы по статье УК РФ, предусматривающей ответственность за оставление в опасности, – говорит «Известиям» юрист. – Думаю, что настало время четко прописать в должностных инструкциях контролеров, в каких случаях несовершеннолетних категорически запрещено высаживать из любого вида транспорта. Но правильнее было бы пойти еще дальше и сделать проезд для несовершеннолетних граждан нашей страны в общественном транспорте бесплатным. Это будет гуманное и социально ориентированное решение».

По словам Александра Васильева, регионы сами могут принимать решение о вводе бесплатного проезда.

«Если регион побогаче, он может заплатить за детей, у региона победнее такой возможности не предвидится. Или думать об альтернативах – сделать, например, платные парковки в центре города или там, где находится администрация области или города, бизнес-кварталы», – говорит Александр Васильев. Средства с такой платной парковки можно, например, направить на развитие общественного транспорта (сделать комфортные остановки, подходы к ним, обновить подвижной состав), обеспечить бесплатный проезд для подростков.

Куда обращаться, если ребенка выгнали из транспорта? Илья Зотов советует родителям в любом случае обратиться к уполномоченному по правам ребенка в конкретном регионе и в полицию. В свою очередь, адвокат Андрей Сарычев советует сразу идти в «универсальный орган» – прокуратуру. Ведомство проведет проверку и установит, имело ли место правонарушение.

<https://iz.ru/1064934/elena-motrenko/sluchai-vopiiushchii-rebenok-poteriasia-iz-zavysadivshego-ego-konduktora>

### **КОММЕРСАНТЪ; КСЕНИЯ ДЕМЕНТЬЕВА; 2020.25.09; «НЕВОЗМОЖНО ВСЕ СДЕЛАТЬ БЕСПЛАТНЫМ»; ГЛАВА СБЕРБАНКА ГЕРМАН ГРЕФ О ВТОРОЙ ВОЛНЕ, ДОЛГАХ И КОМИССИЯХ**

Для Сбербанка этот год выдался особенно непростым. На пандемию и коронакризис наложилась смена ключевого акционера с ЦБ на правительство, «развод» с «Яндексом» и подключение к Системе быстрых платежей (СБП). Как Сбербанк, его сотрудники и клиенты переживают кризис, кто из крупных заемщиков оказался в непростом положении в кризис и каким может быть выход из него, рассказал “Ъ” президент банка Герман Греф.

– Как Сбербанк прошел первую волну пандемии в России? По прибыли можно сказать, что неплохо, но ведь прибыль не единственный показатель?

– Мы достаточно оперативно отреагировали и перевели людей на «удаленку». Быстрый переход удалось осуществить благодаря слаженной и практически круглосуточной работе наших блоков – HR и сервисы. Однако основная часть сотрудников, более 130–140 тыс. человек, продолжали работать офлайн. Мы – та организация, которая не могла себе позволить полностью уйти в онлайн-режим. Все, кто оставался на передовой, были обеспечены всеми необходимыми средствами индивидуальной защиты. К сожалению, несмотря на это, в разных офисах время от времени возникали вспышки коронавируса. Все сотрудники, оказавшиеся на больничном, получали постоянную поддержку от HR по всем вопросам. Слава богу, если говорить о человеческих жизнях, наши потери оказались минимальными.

– Какая часть сотрудников переболела?

– Прилично, на конец сентября COVID-19 переболело порядка 9500 сотрудников банка.

– Как оцениваете опыт работы в удаленном режиме?

– Мы уже приняли решение, что после эпидемии порядка 30% сотрудников смогут остаться на смешанном режиме работы.

– Эффективность людей не падает?

– Все зависит от конкретной специальности. Мы наладили средства контроля эффективности, для Сбербанка как одной из самых цифровых компаний это большого труда не составило. Были вопросы с возможностью организации удаленного доступа к конфиденциальной информации, что в банке очень важно, но и с этой проблемой мы справились. На сегодняшний день все ключевые вопросы закрыты, на будущее, думаю, можно говорить о смешанном режиме как о наиболее эффективном.

– Насколько качественными оказались ваши системы защиты информации? Были попытки взлома?

– Нам в кратчайшие сроки удалось разработать безопасное решение, позволившее с минимальными рисками перейти на дистанционный режим. Был выработан и реализован

процесс предоставления сотрудникам удаленного доступа к ресурсам, необходимым для обеспечения непрерывной и безопасной деятельности банка.

При этом в Сбербанке действует правило, по которому вся работа с критичными данными, такими как персональные данные клиентов и банковская тайна, выполняется только из офисов. Это обеспечивает дополнительную защиту критически важных для нас данных.

Во время пандемии был зафиксирован всплеск атак на сервисы удаленной работы. Так, объем вредоносного трафика электронных писем вырос с 12% в начале марта до 60% к середине апреля. В целом число кибератак при удаленной работе во втором квартале увеличилось на 57% по сравнению с первым. Апрель и май 2020 года стали в целом рекордными по числу успешных кибератак на пользователей, работающих удаленно, однако ни одна атака на сотрудников Сбербанка не была успешной.

– Вы ждете второй волны пандемии и коронакризиса?

– Вторая волна возможна, и важно быть готовыми к ней. Очевидно, будет сезонный всплеск заболеваемости, никуда от этого не деться. Настолько он окажется глубоким, пока никто сказать не может. Будем надеяться, что уроки первой половины года, организационные и медицинские, а также тот факт, что существенная часть населения, переболев, получила естественный иммунитет, позволят пройти вторую волну с минимальными потерями.

– Есть ли риск такого же глобального карантина, как весной?

– Зарекаться невозможно. Но сегодня ожидания, конечно, значительно более оптимистичны. Надеюсь, что такого глубокого карантина уже не будет.

– Насколько тяжело пережили кризис ваши клиенты?

– Это было непростое испытание для всех.

Около 550 тыс. граждан обратились за реструктуризацией и кредитными каникулами, порядка 40% заявок мы удовлетворили.

Это, естественно, ударило и по портфелю в целом. Доля реструктурированных ссуд в розничном портфеле с января по июль 2020 выросла на 1 процентный пункт.

Корпоративные клиенты также активно обращались за помощью – порядка 57 тыс. юридических лиц и индивидуальных предпринимателей обратились за реструктуризацией (включая реструктуризации по госпрограммам), одобрено 84% обращений. Помогли и программы поддержки, инициированные правительством. В рамках реализации программ, таких как 2%, зарплата под 0% и «Системообразующие», одобрено заявок на сумму более 350 млрд руб. (по состоянию на начало сентября). Наверное, самая эффективная – кредитование под 2%. Программа еще не закончена, поэтому подводить итоги можно будет где-то в марте следующего года.

– Из тех, кому вы реструктурировали кредиты, многие могут не вернуться к обслуживанию долга?

– В целом ситуация значительно лучше, чем мы ожидали в марте-апреле. Мы очень резко сформировали все необходимые резервы. Считали, что потребуются значительно более агрессивные отчисления, но этого не произошло.

– В общей массе преобладают реструктуризации по госпрограммам или программам банка?

– В количественном выражении по собственным программам больше. Мы постарались подобрать под каждую категорию клиентов программу, которая позволила бы им спокойно пережить этот период.

– В июле Сбербанк показал высокий рост просрочки в корпоративном сегменте. В дальнейшем стало известно, что это был долг «Евроцемента». Как, на ваш взгляд, дальше будет развиваться ситуация с «Евроцементом»?

– У «Евроцемента» была непростая ситуация и раньше, у них очень большой валютный долг, компания попала в ножницы. Во-первых, рублевая выручка получила все валютные риски, и во-вторых, конечно, спад производства на фоне уменьшения спроса и падения



цен привел к тому, что в компании очень непростая финансовая ситуация. Сейчас идет работа над антикризисным планом.

– Есть другие похожие примеры среди ваших заемщиков?

– Сложности сегодня по объективным причинам возможны. Но, чтобы произошла критическая ситуация, не могу вспомнить, и точно не у крупных клиентов.

– А вот, например, нефтяной бизнес Михаила Гучериева. Он оказался под ударом в результате COVID, в частности, «Русснефть» просрочила платежи по кредиту ВТБ. Вы – основной кредитор другого актива бизнесмена, «Нефтисы». У нее есть проблемы, особенно на фоне низких цен на нефть?

– В целом однозначное мнение по нефтяному рынку сейчас сформировать сложно из-за ряда факторов, вносящих неопределенность. В первую очередь это, конечно, касается ситуации с пандемией, которая привела к рекордному снижению цен на нефть, что потребовало продления сделки ОПЕК+ и сокращения добычи.

Группа «Нефтиса», как и большинство других компаний в отрасли, ощутила последствия ухудшения макроэкономической обстановки и влияние пандемии. Но мы находимся в постоянном диалоге с группой, мониторим ситуацию и совместно вырабатываем подходы к работе в изменившихся обстоятельствах.

– Вы – один из кредиторов «Ютэйр». Финансовая ситуация в авиакомпании была непростой и до пандемии, а теперь рухнула вся мировая авиация. Каково положение «Ютэйр»? Вы обсуждаете реструктуризацию долга?

– У всех российских авиакомпаний сейчас непростое финансовое состояние. От резкого снижения пассажиропотока пострадала вся отрасль. «Ютэйр» – не исключение. Мы рассматриваем различные варианты реструктуризации, но договоренности пока не достигнуты.

– Полпред президента в Уральском ФО Николай Цуканов в мае говорил, что, в частности, Сбербанк не кредитует «Уральские авиалинии» и они близки к банкротству. После этого компания все-таки взяла у вас кредит. Действительно ли были сложности с привлечением средств?

– «Уральские авиалинии» стали первым клиентом, получившим кредит в Сбербанке по постановлению 582 под 2%.

– Были ли у вас обращения по отсрочкам платежей по лизингу воздушных судов от авиакомпаний? На какие сроки в среднем отложены платежи? Есть ли случаи, когда компании хотят вернуть вам самолеты как лизингодателю?

– Ряд авиакомпаний обратились, в среднем мы дали отсрочку на полгода. С просьбой забрать самолеты никто не приходил.

– Несмотря на непростое время, вы решили выплатить акционерам дивиденды в размере 50% чистой прибыли за 2019 год. В следующем году можно ожидать выплат на том же уровне?

– Загадывать вперед никому не дано, и поэтому я бы не брался сегодня предсказывать, каким будет 2021 год и дивиденды. В этом году мы приняли очень непростое решение о выплатах.

Думаю, что нет второго банка в мире, вообще второй компании, которая в период такой турбулентности позволила бы себе дивиденды на 423 млрд руб.

Дальше все будет зависеть от развития ситуации. Пока ничто не говорит о том, что 2021 год окажется хуже 2020 года. Мы сейчас работаем над стратегией развития и финансовым планом на следующие три года, анализируем риски и возможности и по результатам этой работы представим рынку наши цели, в том числе в части распределения капитала и дивидендной политики.

– Но до конца года осталось всего несколько месяцев, у вас наверняка есть годовой прогноз по прибыли?

– У меня, конечно же, есть, но мы не раскрываем прогнозы по прибыли, как вы знаете. Поэтому я не готов озвучивать цифры.

– К концу года вы обещали представить новую стратегию развития до 2023 года и новый подход к выплате дивидендов. Какие принципы лягут в его основу?

– Принципы будут такими же. В первую очередь, что касается банков, это достаточность капитала и достаточность средств на развитие.

– Новая стратегия будет учитывать смену контролирующего акционера с ЦБ на Минфин, которая произошла в этом году? Как вообще это событие отразилось на бизнесе банка?

– Конечно, для нас это было, наверное, вдвойне непростое время, смена акционера – в любом случае серьезная история. Слишком много изменений. В целом у нас нет каких-то разногласий с правительством.

Сейчас как раз после смены акционера будет утверждена новая стратегия, мы в рабочем порядке обсуждаем ключевые подходы с ЦБ и правительством.

Я думаю, в ноябре этого года утвердим и тогда все расскажем.

– Кто инициировал процесс смены акционера? Это давно обсуждалось, почему решение принято именно сейчас?

– Не мы. Я бы не хотел рассуждать на эту тему.

– Насколько вам комфортно с новым акционером? Лучше, чем с ЦБ?

– Вполне комфортно, у нас полное взаимопонимание. Я бы не хотел сравнивать с предыдущим акционером, это некорректно. Во-первых, Сергей Игнатьев, наш многолетний председатель совета директоров, надеюсь, останется в его составе. Во-вторых, Сбербанк уже давно больше чем просто банк. У нас значительный пул независимых директоров, и он увеличивается в связи с переходом под контроль правительства. Будут люди, которые хорошо понимают и нефинансовую часть бизнеса. Я думаю, это скорее плюс, чем минус.

– Давления не стало больше? Не просят ли вас, как ВТБ, решать «деликатные вопросы», связанные с правительственными задачами, но не всегда идущие на пользу бизнесу? И сможете ли отказать, если попросят?

– Я с трудом могу представить такого рода просьбы. Если когда-то и случались обращения, всегда в очень мягком режиме – посмотрите, не интересно ли вам – и со стороны ЦБ, и со стороны правительства. Там работают профессионалы, и они понимают, чем настоятельные просьбы могут закончиться. Я никогда не испытывал давления. В правительстве абсолютно продвинутые, современные, рыночные люди.

– Недавно, например, была новость о том, что якобы премьер **Михаил Мишустин** и министр финансов Антон Силуанов обращались к главам госбанков с просьбой не закрывать кредитные лимиты на Белоруссию. Это правда?

– Ко мне не обращались.

Если портится макроэкономика в какой-то стране, портятся и соответствующие метрики компаний, автоматически сокращаются лимиты. В такой ситуации бессмысленно звонить и просить.

При необходимости ЦБ просто поменял бы регулирование, перестал учитывать определенные риск-метрики, тогда появилось бы поле для разговора. Про такие инициативы ЦБ лично я не знаю.

– В случае изменений регулирования вы бы продолжили кредитовать Белоруссию в том же объеме?

– Не уверен, что у нас был бы такой аппетит к риску.

– Некоторые эксперты предполагали, что переход контроля Сбербанка к правительству может привести к дополнительным санкционным рискам, насколько обоснованы эти опасения?

- Принадлежность ЦБ нас несколько не отодвинула от санкций, европейских или американских. В отношении Сбербанка применяются точно такие же санкции, как и к ВТБ.
- Сейчас обсуждается очередной виток возможных санкций из-за отравления Алексея Навального, насколько велик риск их расширения в отношении Сбербанка?
- Риск санкций тяжело оценивать, потому что он зависит не от нас. Очень хочется верить, что до санкций, касающихся финансовых институтов, дело не дойдет.
- Алексей Навальный хорошо знаком Сбербанку, да и многим другим компаниям, как весьма беспокойный миноритарий. Как вы относитесь к произошедшему с ним?
- Версий вокруг того, что произошло, слишком много. Я, как и вы, обладаю информацией только из прессы. Но в любом случае, когда здоровью человека угрожает опасность, испытываю лишь сочувствие.
- Вы верите в отравление из-за оппозиционной позиции господина Навального?
- Я не обладаю никакой другой информацией кроме той, о которой пишет ваша и другие газеты.
- Продолжая тему санкций, в каком состоянии сейчас международный бизнес Сбербанка? Это направление прибыльно или убыточно, с учетом того, что основную часть прибыли генерировал проданный Denizbank?
- Прибыль наших дочерних банков за рубежом за полугодие составила порядка 3,5 млрд руб.
- Какое направление дает основной вклад?
- Казахстан. Там доходность бизнеса выше, чем в России, и устойчивая экономическая ситуация.
- Каковы планы относительно дочерних банков в Европе? Как развивается этот бизнес? Планируете сокращать присутствие?
- Европейский бизнес прибылен. Доходность на капитал там небольшая, и после того, как нас поместили в санкционные листы, конечно, планы сильно изменились в части международных стратегий. Поэтому мы как рассматривали, так и рассматриваем разные варианты реструктуризации, возможно частичной продажи европейского бизнеса.
- Есть какие-то интересные?
- Сейчас не могу комментировать.
- Еще одна часть международного бизнеса – Украина. Ваши надежды на то, что со сменой власти в стране ситуация для российских банков улучшится, оправдались? Вы сохраняете планы по продаже Сбербанк Украина?
- Планы по продаже сохраняем, но, как вы знаете, в этом нам трижды было отказано. Мы находимся в перманентных переговорах и не скрываем желания уйти с этого рынка. Как только возможность появится, мы это сделаем.
- Сейчас нет претендентов?
- Мы не раскрываем переговорные процессы.
- То есть интересные есть?
- Переговоры там идут постоянно. Сбербанк Украина, на мой взгляд, сегодня лучший актив на местном рынке. Мы выполняем все требования регулятора, с ним выстроен диалог, все проверки Нацбанка Украины заканчиваются подтверждением того, что банк абсолютно устойчив, чист, технологически продвинут. Сейчас в нашем банке ситуация стабильная, хотя несколько лет была непростой. Так что мы там долгосрочно спокойно выживем, но понимаем, что стратегия связана с продажей.
- В Белоруссии возможно повторение украинского сценария? Как беспорядки, напряженность и проблемы с ликвидностью отразились на работе вашего БПС банка в стране и его клиентах? Какого развития событий вы ожидаете?

- 
- Там вариант продажи сегодня не рассматривается. Конечно, ситуация стрессовая – удешевление местной валюты, повышение ставок ЦБ Белоруссии. Есть проблемы ликвидности в местной валюте. Местный ЦБ фактически закрыл операции рефинансирования, в результате мы были вынуждены свернуть кредитование. Ситуация непростая, но она вполне устойчивая, стабильная и полностью под контролем.
  - Вы получили одобрение для создания представительства в Абу-Даби. Чем оно будет заниматься?
  - У нас много взаимодействия с арабскими странами, мы развиваем инвестиционное направление и исламское финансирование, появляется все больше совместных проектов. Когда новый офис начнет работу, он будет координировать всю нашу деятельность на арабском рынке.
  - Он рассчитан больше на местных партнеров или на компании из России, представленные там?
  - В первую очередь это наше сотрудничество с ближневосточными компаниями. У нас становится все больше акционеров оттуда, и все больше и больше бизнеса с ними.
  - Какова доля в капитале Сбербанка ближневосточных инвесторов?
  - Из этого региона в наши акции инвестируют и суверенные фонды, и частные управляющие компании. В целом база инвесторов Сбербанка высоко диверсифицирована – за исключением мажоритарного акционера нет ни одного инвестора, доля которого превышает 3%.
  - Планируете получать в ОАЭ полноценные лицензии?
  - Это будет зависеть от объема бизнеса.
  - Возвращаясь к российским реалиям и одной из самых нелюбимых, наверное, для вас тем – Системе быстрых платежей (СБП) ЦБ. Сейчас, подключившись к ней, вы по-прежнему видите больше минусов, чем плюсов?
  - Моя точка зрения не поменялась. Я вообще против любого вмешательства в рыночные инструменты со стороны регуляторов. Это чистой воды бизнес регулятора, с регулируемыми тарифами – СБП на 100% принадлежит ЦБ. Они вроде сняли противоречие в части владения Сбербанком, но ровно такое же противоречие, еще худшее, демонстрируют в СБП. Мне трудно сказать, как она развивается. Мы все требования регулятора исполнили.
  - Какая у вас динамика платежей в рамках СБП?
  - Мы подключились только 3–4 месяца назад, поэтому я думаю, рано говорить о динамике.
  - Вы чувствуете реальную конкуренцию со стороны СБП?
  - Я уже говорил, что конкуренции как таковой здесь нет.
  - Тем не менее Сбербанк недавно поменял тарифную политику в отношении переводов по своим картам, это ответ на подключение СБП? Многие считают ход не самым удачным, вы сыграли против собственной же лояльной базы держателей карт и подтолкнули их к переходу в другие банки.
  - Мы изменили комиссии по требованию закона и регулятора. Нам запретили делать различие для межрегиональных переводов и внутри одного региона, и мы сделали единые комиссии. Для 91% клиентов ситуация значительно улучшилась. Если раньше у нас порядка 15% клиентов делали межрегиональные переводы и платили комиссии, то сегодня 91% клиентов с лимитом до 50 тыс. руб. не платит вообще никаких комиссий. Только 9% клиентов, те, кто переводит более 50 тыс. руб. в месяц, ощутили введение комиссий. Но у нас есть различные подписки для того, чтобы переводить средства и без комиссии, и без лимита.
  - Платные?
  - Невозможно все сделать бесплатным.
  - Вы чувствуете какую-то негативную реакцию клиентов на изменение комиссий?

- Мы чувствуем у большей части клиентов позитивную реакцию, они оказались в плюсе. Число клиентов, которые платят, сократилось более чем в 1,5 раза.
- Но суммы-то они переводят большие...
- В целом у нас количество собираемых комиссий изменилось в меньшую сторону. Еще раз подчеркну, что новые подписки выгодны для активных пользователей: за 199 руб. доступны полностью безлимитные переводы вне зависимости от суммы или региона. Это решение позволяет экономить на комиссиях в разы.
- Для многих переводы в Сбербанк-онлайн были способом семейных расчетов. Люди переводят деньги родителям, детям, учителям, няням и так далее. И такой же поток идет обратно. То есть каждому члену семьи надо уложиться в лимит или купить подписку за 200 руб. в месяц или платить комиссию. Не проще ли поменять банк?
- Мы сейчас выявляем такие случаи и планируем до середины следующего года донстроить систему.
- Вы намерены подключать другие сервисы СБП?
- У нас работает своя система платежей, мы в ней уже давно создали все сервисы, в том числе оплату по QR-кодам, которые гораздо удобнее, чем в СБП. Не только многочисленные компании, но и банки-партнеры подключаются к нашей системе.
- Каков объем таких платежей?
- Я не готов назвать цифры сейчас, но у нас самая развитая в стране система. Например, месячный оборот сервиса «Плати QR» исчисляется миллиардами рублей и постоянно растет, как и количество операций, которое составляет уже несколько сотен тысяч в месяц.
- А если ЦБ все же обяжет вас подключиться и к другим сервисам СБП?
- Я очень надеюсь, что когда-нибудь период обязательств закончится. Это насилие. Можно, конечно, обязывать ко всему, чему угодно, только конкуренция от этого развиваться не будет. Насилием и вмешательством регулятора инновации еще никто не построил. Нужна принципиально другая среда, стимулирующая инновации, а не убивающая всякие стимулы ими заниматься.
- Между тем у ЦБ появилась новая идея – регулирования экосистем, как вы относитесь к ней?
- Сейчас говорить об этом преждевременно, так как это пока только идея.
- Оправдала ли экосистема ваши надежды? Какова ее общая прибыль?
- Эта система в процессе построения, она не завершена. Мы строим единый технологический бизнес. Цель в том, чтобы клиенты, экономя время, решали свои вопросы, используя сервисы экосистемы. Важно, чтобы путь клиента был бесшовным. Сегодня у нас разные проекты находятся на разных стадиях развития: от 1 млн клиентов в маленьком сервисе до 15–20 млн в развитых. Везде речь о разных количествах, но понятно, что больше всего в самом банке. У нас более 90 млн активных клиентов – это те, кто совершает хотя бы одну операцию в месяц, а всего 110 млн. Для нас важно, чтобы все они пользовались услугами экосистемы.
- Сколько Сбербанк инвестировал в создание экосистемы? Окупилась ли уже вложения, и если нет, когда это планируется?
- Если убрать агрессивные планы по росту, то почти все бизнесы, входящие в экосистему, окупаемые. Но так как они сегодня находятся на стадии роста, то, конечно, мы практически во все инвестируем. Построение экосистемы – живой процесс, мы принимаем решения о старте новых инициатив, некоторые трансформируем, что-то реформируем. Продали самый крупный актив «Яндекс-маркет», получили более 40 млрд руб. обратно. С учетом этого вложено около \$2 млрд, менее 3% от нашего капитала. Прибыльность надо смотреть по каждому отдельному бизнесу. Сейчас в экосистему входит порядка 50 компаний, из них около трех десятков ключевых, и некоторые уже прибыльны. В 2019 году наши нефинансовые цифровые компании заработали более 35



млрд руб. выручки, а в 2020 году, несмотря на кризис, планируем заработать более 70 млрд руб. в части доли Сбербанка. Так, «СберМаркет» увеличил товарооборот во втором квартале в 15,5 раза, до 5,2 млрд руб. Выручка Delivery Club утроилась, достигнув 2,5 млрд руб. Количество ежемесячных пользователей на платформе «ДомКлик» составило 2,6 млн – Сбербанк первым начал выдачу клиентам ипотеки без визита в отделение. Выручка видеостриминговой платформы Okko также удвоилась. Быстрый агрессивный рост маленьких компаний требует, конечно, инвестиций и не может сразу быть прибыльным, но везде есть точка, когда они становятся самокупаемыми и сами финансируют свое развитие.

– Ваше партнерство с «Яндексом» выглядело важной частью построения экосистемы. По чьей инициативе произошел раздел активов? Из-за чего возникали разногласия?

– Это логика в конце концов. Таким крупным экосистемам очень тяжело развиваться вместе. Здесь главный вопрос – они самостоятельны или конкурируют. С «Яндексом» мы конкурируем по очень большому количеству продуктов. Там, где не конкурируем, продолжаем сотрудничество. Когда мы начинали сотрудничество, не было такой конкуренции. «Яндекс» был поисковиком, а мы – банком. Потом и они, и мы стали обрывать дополнительные сервисами. Сегодня уже не важно, по чьей инициативе произошел раздел активов.

– Планируете ли создавать новые партнерства с кем-то из других непрофильных сегментов, покупать бизнесы?

– Будем покупать и будем создавать партнерства. Но сейчас я не готов говорить о конкретных кейсах.

– На рынке не первый год говорят об интересе Сбербанка к действующим розничным сетям. Весной прошлого года в «О`Кей» подтверждали интерес банка к бизнесу гипермаркетов компании. Кроме того, наши источники рассказывали, что Сбербанк интересуется покупкой сети «Перекресток» у X5 Retail Group.

– Какие-то фантастические слухи. Углублять сотрудничество с ритейлерами мы готовы, но мы никогда не рассматривали вопрос покупки офлайн-ритейлеров.

– А онлайн-ритейлеров?

– В онлайн-ритейле возможны любые покупки.

– В том числе в фармацевтике? Была информация, что Сбербанк может купить «Еаптеку».

– В целом к медицине у нас большой интерес. Мы активно развиваем это направление, но я бы сейчас не стал комментировать конкретную покупку. Аптеки – это не совсем фармацевтика, скорее область ритейла. Сбербанк заинтересован в развитии платформы здравоохранения внутри экосистемы как одного из самых перспективных и инновационных направлений. Мы стремимся дать клиенту единый сервис от телемедицинской консультации и возможности найти хорошего врача до выписки электронного рецепта. Речь идет именно о сервисах и программных решениях, а не о полноценном фармацевтическом производстве, это все-таки задача других бизнесов.

– Интересен ли Сбербанку выкуп доли Александра Мамута в Rambler Group? Рассматривает ли банк инвестиции в киносети для дополнения экосистемы?

– У нас и так контрольный пакет Rambler, кинотеатры – нет, не рассматриваем.

– В рамках «Сбер Конф» вы представили сервис «СберПрайм», почему решили запускать именно этот продукт?

– «СберПрайм» – это подписка на сервисы экосистемы по единой цене и со специальными условиями и скидками для пользователей. Экосистема Сбера объединяет разнообразные и полезные сервисы для повседневной жизни. А единая подписка сразу на несколько из них дает клиентам возможность познакомиться с новыми услугами и существенно сэкономить. По количеству сервисов, которые входят в подписку, и стоимости «СберПрайм» – самое выгодное предложение на рынке на сегодня.

– Недавно Сбербанк вложил 1 млрд руб. в развитие «Союзмультфильма» и получил права на его коллекцию на пять лет. Зачем это вам? Рассматривается возможность инвестировать в другие анимационные студии и проекты?

– Чтобы развивать крупнейшего игрока российского и, надеюсь, международного рынка. Мы создали с ФГУП «Союзмультфильм» совместное предприятие – ООО «Союзмультфильм». Сейчас российская анимационная индустрия отсутствует в топах мировых лидеров, и наша задача в перспективе ближайшего десятилетия вернуть ей высокий статус и войти в десятку крупнейших игроков. Будем доснимать мультфильмы, сейчас появляется очень много новых персонажей и сюжетов. И, конечно, будем снимать новые и уже снимаем.

Мы считаем важным элементом цифровой экосистемы наличие собственного уникального контента, в том числе и в детской анимации.

Создание детского контента поможет нам взаимодействовать с самой юной аудиторией. К тому же 50% взрослых смотрит мультфильмы вместе с детьми.

Цифровые платформы в основном инвестируют во взрослый контент, так что мы можем стать первым крупным игроком на рынке детского. Крупные мировые экосистемы уже инвестируют в это направление, Amazon производит контент на базе Amazon Studios, Alibaba Group инвестирует в производство контента через Alibaba Pictures. Использование существующей инфраструктуры и технологий экосистемы Сбербанка позволит решать многочисленные технологические задачи студии.

– Планирует ли Сбербанк коммерциализировать внутренние наработки для проектов в области «умных городов»? Говорят, что банк уже предлагал себя в качестве единственного поставщика АПК «Безопасный город».

– Планируем и делаем. Создаем различные сервисы в области кибербезопасности, биометрии, распознавания лиц, всего, что связано с компьютерным зрением. Это все делается для умных городов. Любой Smart city опирается на Safe city, это направление развивает группа ЦРТ, совмещая обе биометрические модальности – лицо и голос. Биометрическая система распознавания лиц ЦРТ успешно применяется с 2014 года. После первого в мире внедрения на спортивном стадионе система стала стандартом отрасли, сейчас ее используют более 10 спортивных объектов и более 25 транспортных. Комплексный «Безопасный город» сегодня есть в Нижнем Новгороде, на Сахалине, а также еще в шести крупных городах страны.

Безопасность – базовый функционал, на котором могут развиваться сервисы для комфортной и дружелюбной среды. Но чтобы город стал по-настоящему умным, его необходимо «научить» не только видеть, но и слышать, понимать своих жителей. Это возможно благодаря технологиям машинного слуха и машинного обучения.

Совместно с компанией VisionLabs мы предлагаем комплексные решения для создания умной городской инфраструктуры – системы, объединяющие городское видеонаблюдение, общественный транспорт, магазины, бизнес-центры, образовательные и медицинские учреждения.

Продукты VisionLabs используются в создании городской системы видеонаблюдения в Москве, а также в проекте метрополитена для организации прохода и оплаты пассажиров «по лицу». Для борьбы с вирусом совместно с VisionLabs мы разработали комплекс эпидемиологического контроля VisionLabs THERMO для бесконтактного измерения температуры тела человека. Мы предполагаем, что разработанный комплекс, как и другие биометрические продукты, станут важными инструментами защиты здоровья и безопасности людей, на уровне с пожарной или охранной сигнализацией.

– Хотите ли вы участвовать в проекте создания государственной облачной платформы «Гостех»?

– Мы участвуем. У нас хорошие компетенции, связанные с построением платформ, и одна из самых продвинутых платформ в стране. Мы уже являемся центром компетенции по

искусственному интеллекту и кибербезопасности, поэтому, конечно, заинтересованы участвовать, готовы консультировать и помогать.

– Каковы ваши планы относительно СП с Mail.ru Group? Потребуется ли оно дофинансирования? Продолжатся ли инвестиции в другие проекты для этого СП?

– Компания прекрасно развивается. Не так давно мы приняли решение о капитализации на 12 млрд руб. Пандемия показала, насколько все эти сервисы, входящие в СП, полезные и несут большую социальную значимость.

– Когда Сбербанк намерен выйти из капитала Антипинского НПЗ? В какую сумму банк оценил бы актив? Могли бы вы подтвердить, что основным акционером завода (миноритарии – SOCAR, Сбербанк и Ильгам Рагимов) является Валерий Субботин?

– Сбербанк в первую очередь выступает кредитором Антипинского НПЗ. Взыскание акций завода было вынужденной мерой в условиях дефолта заемщика. В наших интересах – чтобы процедура банкротства была максимально эффективной и завод купил эффективный собственник на открытых торгах. Реализацию залога мы видим в качестве основного источника погашения кредитов.

– Сбербанк является основным кредитором «Русала», финансовое положение которого зависит от дивидендов ГМК «Норильский никель». Судя по заявлениям Владимира Потанина, он не желает перезаключения акционерного соглашения, которое регулирует в том числе уровень дивидендов. Не опасаетесь ли вы проблем с обслуживанием кредитов?

– Мы надеемся, что стороны придут к взаимоприемлемому решению.

– В этом году в Сбербанке было не так много кадровых перестановок, но все же одно довольно знаковое событие произошло. Появилась информация об уходе главы розничного блока банка Светланы Кирсановой и назначении на этот пост в скором будущем Кирилла Царева, который ранее не был связан с розницей. С чем связан ее уход?

– Она никуда не ушла. Мы ничего такого не объявляли официально, поэтому комментарии здесь излишне. Кирилл работает заместителем Светланы.

– Участвуете ли вы в выдаче льготных кредитов на экспортные проекты по программам повышения конкурентоспособности (КППК)? Источники “Ъ” говорили, что сейчас банки отказывают в выдаче займов по КППК, ссылаясь на то, что компании и так привлекали деньги как системообразующие предприятия. Действительно ли сейчас по КППК ничего не выдается?

– Банк активно участвует в государственной программе субсидирования ставок по экспортным кредитам. Однако, несмотря на актуальность программы и большой интерес со стороны экспортеров, количество заключенных в 2019–2020 годах кредитных соглашений с банками–участниками программы остается незначительным – из-за опасений экспортеров о возможном отзыве субсидий в результате невыполнения различных требований программы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4503731>

### **РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, АЛИНА ФАДЕЕВА, ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВ; 2020.25.09; «ТРАНСНЕФТЬ» И РЖД ОСТАЛИСЬ ПРИ СВОИХ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ СОЧЛИ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ СНИЖАТЬ ТАРИФЫ НА ТРАНСПОРТИРОВКУ УГЛЕВОДОРОДОВ**

**Вице-премьер** Юрий Борисов заявил, что актуальность снижения тарифов «Транснефти» и РЖД стала теряться из-за восстановления цен на нефть. Глава «Роснефти» Игорь Сечин в мае предлагал снизить их в 2–2,5 раза, до уровня 2008 года

Актуальность изменений в формировании тарифов «Транснефти» и РЖД на транспортировку нефти и нефтепродуктов «стала теряться». Об этом заявил журналистам **вице-премьер** Юрий Борисов (курирует в правительстве топливно-энергетический комплекс) в кулуарах Тюменского нефтегазового форума, передает корреспондент РБК.

Президент **Владимир Путин** еще в конце мая поручал правительству проработать вопрос об установлении специальных тарифов «Транснефти» и РЖД из-за резкого падения цен на нефть весной (цена самого распространенного в России сорта нефти Urals опускалась ненадолго до \$10 за баррель). Это произошло, после того как глава «Роснефти» Игорь Сечин попросил **Путина** снизить тарифы этих двух монополий в 2–2,5 раза, так как, по его словам, рублевые котировки Urals в апреле 2020 года (1160 руб. за баррель) почти достигли уровня последнего крупного кризиса в декабре 2008-го (1080 руб. за баррель), а стоимость транспортировки составила 32% от стоимости сырья.

Но с тех пор цены на нефть выросли более чем до \$40 за баррель. «Было дано поручение «Транснефти» и Минэнерго до конца года рассмотреть возможность изменения подходов (тот вопрос, который Игорь Иванович Сечин поднимал у президента). Но цены на нефть стали достаточно быстро восстанавливаться, актуальность этого стала теряться», – сказал Борисов. «Хотя это не исключает, что можно будет доработать механизм совершенствования ценообразования транспортировки нефти», – добавил он.

«Цены на нефть по сравнению с апрелем выровнялись, и резко снижать тарифы и ставить их в дальнейшем в зависимость от цен на нефть экономически нецелесообразно», – сказал РБК федеральный чиновник. А источник в Кремле добавил, что спецтарифы решили не вводить, поскольку это сильно ухудшило бы экономическое положение обеих монополий, но в первую очередь РЖД (у которых значительно сократились доходы из-за пандемии коронавируса), и потребовало бы субсидий из бюджета.

Когда будет решен вопрос о тарифах «Транснефти»

В поручении **Путина** говорилось, что вопрос о спецтарифах «Транснефти» и РЖД должен быть проработан до 15 июня, но с тех пор эти сроки несколько раз переносились. Теперь правительство должно подготовить ответ к 15 декабря, то есть на полгода позже изначального плана. «Данное поручение оставлено на контроле [в правительстве] до 15 декабря», – сообщили РБК в **пресс-службе** правительства. «Все идет в рабочем порядке, просто изначально у поручения был очень маленький срок», – добавил источник, близкий к Белому дому. РБК направил запрос представителю **Путина** Дмитрию Пескову.

В конце июня Борисов собирал совещание, по итогам которого поручил Федеральной антимонопольной службе (ФАС), Минэнерго, Минэкономразвития и Минфину проработать «модель индексации тарифов «Транснефти» на транспортировку нефти в зависимости от ее цены» (у РБК есть копия протокола этого совещания, содержание подтвердили два источника, близких к его участникам). Таким образом, было поручено рассмотреть вопрос о привязке тарифов монополии к стоимости сырья и соответствующей их индексации – снижению или росте. До сих пор тарифы компании индексировались относительно инфляции.

Однако еще раньше стало известно, что ФАС и Минэнерго не поддержали предложение снизить тарифы «Транснефти» и РЖД на транспортировку нефти, выступив за сохранение инвестпрограмм монополий. Эти две компании уже пострадали от снижения грузопотока нефти и нефтепродуктов из-за сделки ОПЕК+ о резком сокращении добычи и от снижения спроса на перевозки из-за пандемии, рассказывал РБК источник, знакомый с позицией Минэнерго. «Минэнерго не может принимать решения в ущерб компаниям из подведомственной отрасли», – добавлял он.

Единственное ведомство, которое поддержало снижение тарифов, – Минэкономразвития, писала газета «Коммерсантъ». По ее данным, глава министерства Максим Решетников написал письмо руководителю ФАС Игорю Артемьеву, в котором сообщил, что рентабельность «Транснефти» по чистой прибыли (соотношение чистой прибыли к выручке) достаточно высока – 22,6% по итогам 2019 года. При этом в ее работе значительно меньше рисков, чем у компаний на конкурентных рынках, поэтому тариф на долгосрочный период можно снизить таким образом, чтобы рентабельность «Транснефти» по чистой прибыли к 2025 году составила 5%, сообщила газета со ссылкой

на письмо Решетникова. Однако **пресс-служба** Минэкономразвития это не подтверждала. А представитель ведомства в среду, 23 сентября, заявил РБК, что «предложение об установлении специальных тарифов на транспортировку нефти министерством не поддержано».

Представитель «Транснефти» отказался от комментариев. Но в конце июня вице-президент «Транснефти» Максим Гришанин говорил в интервью «Коммерсанту», что при снижении стоимости прокачки нефти до уровня 2008 года потребуются чрезвычайные меры поддержки компании. «Дефицит средств на 2020 год [в случае принятия такого решения] составит 130 млрд руб., на 2021 год – 227 млрд руб. и 304 млрд руб. на 2022 год. В связи с этим мы не сможем выполнять никаких обязательств ни по погашению задолженности, ни по поддержанию нашей инфраструктуры в работоспособном состоянии, так как потеряем более 40% всей выручки», – предупреждал он. По его словам, эти расчеты были представлены на совещании у Борисова.

Нефтяные компании все еще страдают от снижения добычи нефти в рамках сделки ОПЕК+, но менее болезненно перенесут отказ от идеи резкого снижения тарифов на транспортировку нефти, чем бюджет – субсидирование такого снижения, говорит директор группы корпоративных рейтингов АКРА Василий Танурков.

Как «Роснефть» договорилась с РЖД

На июньском совещании у Борисова представители «Роснефти» и РЖД доложили о «нахождении на рассмотрении предложений о предоставлении скидок на перевозку нефтяных грузов по направлениям поставки, отметив, что РЖД в отношении поставок нефтяных грузов на 2020 год принято 17 решений о предоставлении скидок», говорится в протоколе.

«В 2020 году у РЖД 40% грузов «Роснефти» везется со скидками, то же самое представители нефтяной компании хотят и на следующий год», – сообщил РБК источник, близкий к РЖД. Но, по его словам, это не «сквозная скидка», а только на определенные маршруты. «РЖД постоянно взаимодействует с «Роснефтью». Это живой процесс», – добавил собеседник РБК. Представитель РЖД отказался от комментариев.

Еще в мае заместитель гендиректора РЖД Алексей Шило заявил, что сокращать тарифы компании вдвое и возвращать их на уровень 2008 года целесообразно только в случае аналогичного снижения налогов и цен на топливо. «Нужно тогда приводить в соответствие и остальные неизвестные в этом уравнении. По РЖД затраты компании на акцизы в цене топлива выросли в семь раз с 2010 года», – сказал он.

«Компания неоднократно обращалась в правительство с предложением о создании гибкой системы тарифов, которая учитывала бы реальную себестоимость транспортировки с фиксацией необходимого уровня доходов для транспортировки монополиями углеводородов. Работа компаний и ведомств по этому направлению продолжается. В связи с чем хотелось бы отметить конструктивный подход со стороны РЖД», – говорится в ответе **пресс-службы** «Роснефти» на запрос РБК.

РЖД планируют в 2021–2025 годах дополнительно собрать с отправителей других грузов 293,3 млрд руб. за счет различных тарифных решений, сообщал «Коммерсантъ» со ссылкой на материалы компании. В частности, речь идет об отмене существующих льготных тарифных схем на порожний пробег инновационных вагонов. Эти меры необходимы, чтобы обеспечить финансирование инвестпрограммы монополии в условиях падения доходов – их отклонение от параметров долгосрочной программы развития до 2025 года оценивается в 1,1 трлн руб. на всем протяжении программы.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2020/09/25/5f64c9b59a79470f40ef7695>



### **РБК; ИВАН ТКАЧЁВ, ОЛЬГА АГЕЕВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА, ЕВГЕНИЯ КУЗНЕЦОВА; 2020.25.09; РЕГИОНЫ ЗАСТРЯЛИ В КОЛЛИЗИИ**

Министерство финансов ограничило объем антикризисных заимствований субъектов федерации 74 млрд руб.

Весной регионам разрешили взять в долг на рынке для финансирования антикризисных «пандемийных» расходов. Но у большинства из них заключены соглашения с Минфином, не позволяющие реализовать эту возможность, жалуются регионы

В начале апреля президент утвердил поправки в Бюджетный кодекс, которые разрешали регионам в 2020 году привлечь дополнительные заимствования на рынке, чтобы компенсировать выпадающие собственные доходы и профинансировать антикризисные расходы, связанные с пандемией. Последующая трактовка Минфином этого положения стала неожиданностью для регионов – Минфин и правительство ограничили эти дополнительные займы суммой 74 млрд руб., или меньше 1 млрд в среднем на каждый субъект, рассказали РБК собеседники в региональных минфинах и подтвердили несколько финансовых ведомств субъектов Федерации.

У большинства регионов с 2017 года заключены соглашения о реструктуризации бюджетных кредитов. Тогда, выдав на пике более 1 трлн руб. бюджетных кредитов регионам, федеральный центр решил приостановить эту практику, чтобы не допустить разбалансировки региональных бюджетов. В соглашениях были прописаны жесткие требования по сокращению долговой нагрузки субъектов. Теперь эти соглашения продолжают ограничивать регионы в возможности использовать заемные средства для борьбы с последствиями пандемии, говорят собеседники РБК.

Антикризисные поправки в Бюджетный кодекс разрешили регионам в 2020 году превысить установленные до пандемии в соглашениях с Минфином России дефицит бюджета и верхний предел госдолга на сумму:

расходов на защиту от коронавируса и преодоление его экономических последствий; недополученных относительно 2019 года доходов,

«а также в связи с изменением условий реструктуризации бюджетных кредитов».

Под изменением условий реструктуризации понимается решение правительства (принятое в конце апреля, после утверждения поправок в Бюджетный кодекс) освободить регионы от погашения бюджетных кредитов в 2020 году и перенести крайний срок погашения задолженности на 2029 год с 2024-го.

Ограничитель от Минфина

Измененные правительством по инициативе Минфина правила реструктуризации бюджетных кредитов уточняли закон о поправках в Бюджетный кодекс существенным образом: оказалось, что превысить дефицит, госдолг и задолженность по коммерческим заимствованиям, чтобы компенсировать снижение доходов и профинансировать «пандемийные» расходы в 2020 году, можно только в пределах средств, высвобождаемых в результате отмены погашения бюджетных кредитов в этом году.

Высвободившиеся таким образом средства для всех регионов оцениваются в 74 млрд руб., следует из данных Минфина. Больше всего сможет потратить Мордовия (традиционно проблемный регион), если привлечет займы на рынке, – до 3,96 млрд руб., далее – Калужская область (2,66 млрд руб.), Саратовская область (2,5 млрд руб.) и Красноярский край (2,34 млрд руб.). Лимит более десятка регионов составляет менее 300 млн руб. – Владимирская область, Ингушетия, Камчатский край, Тува и т.д.

Источник РБК в одном из региональных минфинов считает, что между поправками в Бюджетный кодекс и постановлением правительства сложилась «коллизия»: формулировка в законе нечеткая, а правила реструктуризации бюджетных кредитов вводят ограничительный параметр. Еще один источник в минфине другого региона и собеседник в администрации третьего региона подтвердили РБК наличие такой проблемы.

«В соответствии с решением Минфина РФ мы можем превысить в текущем году уровень долговой нагрузки и/или предельный уровень дефицита бюджета и привлечь дополнительные заемные средства на финансовое обеспечение мероприятий [связанных с коронавирусом], а также на компенсацию снижения налоговых и неналоговых доходов по сравнению с 2019 годом. Но есть один важный момент – превысить ограничения Омская область вправе только на сумму бюджетного кредита, который в этом году должна была вернуть», – сказал РБК министр финансов Омской области Вадим Чеченко.

Для Омской области это 1,64 млрд руб. – 1,5% общих расходов, запланированных на этот год. «Мы можем превысить ограничения, предусмотренные в соглашении с Минфином РФ, только на эту сумму», – указал Чеченко.

Чем больше долги, тем больше можно занять

Увеличив госдолг сверх лимита, регионы рискуют нарушить соглашения с Минфином, а руководители местных финансовых органов – понести наказание вплоть до увольнения. Пока федеральный Минфин не смягчит правила реструктуризации бюджетных кредитов и вытекающие из них соглашения, «регионы будут связаны по рукам и ногам в решении кризисных проблем», говорит источник РБК в одном из региональных минфинов.

Псковская область не может выполнить все условия по заключенным соглашениям по реструктуризации, сообщила РБК замгубернатора области – председатель комитета по финансам Татьяна Барина.

Ограничитель, введенный Минфином, ставит регионы в неравное положение: он несправедлив по отношению к субъектам, которые вели ответственную бюджетную политику, говорит один из собеседников РБК: «Чем сильнее был закредитован субъект, чем масштабнее были его долги по бюджетным кредитам, тем больше средств окажется у него в распоряжении на борьбу с пандемией». Например, Мордовия сможет потратить почти 4 млрд руб., а Республика Алтай – только 98 млн руб. «Этих денег катастрофически не хватает, а изыскивать дополнительные средства внутри самих регионов крайне проблематично», – добавляет источник.

Первый вице-премьер **Андрей Белоусов** на заседании Совета Федерации 23 сентября сказал, что в следующем году регионам «нужно максимально разрешить заимствовать». В этом году Минфин на это «частично пошел», добавил он.

Минфин России в ответ на запрос РБК привел положения действующего законодательства, напомнив, что в 2020 году размер дефицита бюджета субъекта РФ, объем его госдолга и общий объем долговых обязательств по рыночным заимствованиям могут превысить установленные соглашением показатели на сумму «высвобождаемых» [от непогашения бюджетных кредитов в 2020 году] бюджетных ассигнований, направленных на финансирование мероприятий, связанных с предотвращением влияния и последствий распространения новой коронавирусной инфекции, на сумму снижения налоговых и неналоговых доходов бюджета субъекта по сравнению с 2019 годом. Минфин также указал, что правительство приняло ряд норм, «направленных на полное или частичное освобождение субъектов от ответственности за неисполнение принятых обязательств».

Наращивание региональных долгов

Регионы в этом году в любом случае будут вынуждены наращивать долги, прокомментировал РБК министр финансов Омской области Вадим Чеченко. По данным на 1 сентября, госдолг регионов вырос менее чем на 2% с начала года и составил 2,15 трлн руб. «Кассовое исполнение бюджета приходится по большей части на вторую половину года и привлекать дополнительные заемные средства регионы, в том числе и Омская область, будут наиболее активно в последние месяцы», – пояснил министр.

Даже учитывая ограниченные возможности субъектов по привлечению денег, увеличивать дефициты предлагается за счет коммерческих заимствований. В структуре долга регионов на них сейчас приходится около половины всей задолженности (облигации, банковские

кредиты). Если бы Минфин вернулся к практике предоставления бюджетных кредитов, «регионам было бы намного проще свести свои бюджеты в текущем году и при этом не пришлось бы отвлекать дополнительные ресурсы на обслуживание банковских кредитов в последующие годы», считает омский министр. Бюджетные кредиты Минфин не выдает с 2018 года и не собирается возвращаться к ним до завершения программы реструктуризации (которое теперь намечено на 2029 год).

Другая проблема – до сих пор четко не определено, какие именно расходы будут засчитаны как траты на борьбу с вирусом и его последствиями. «Понятно, что покупка средств индивидуальной защиты и прочие медицинские расходы однозначно подпадают под эту категорию, а вот как быть с другими тратами? Видимо, регионы должны сами разбираться с этим вопросом, на свой страх и риск решать, что финансировать, а что нет», – рассуждает один из региональных чиновников.

Несколько регионов (например, Московская область, Якутия) не участвовали в программе реструктуризации бюджетных кредитов. Поэтому они могут в принципе нарастить госдолг на сумму финансирования антивирусных мероприятий и выпадающих относительно 2019 года собственных доходов, если таковые возникают. «В соответствии с федеральным законодательством Подмосковье вправе по итогам исполнения бюджета в 2020 году превысить дефицит бюджета и верхний предел долга на сумму финансирования вышеуказанных мероприятий», – сообщило министерство экономики и финансов Московской области в ответ на запрос РБК.

Возможность для регионов в 2020 году не возвращать в бюджет средства по ранее реструктурированным кредитам, а потратить разные в зависимости от региона суммы на борьбу с кризисом не совсем справедлива, считает главный научный сотрудник Института социального анализа и прогнозирования РАНХиГС Наталья Зубаревич. «Есть регионы, у которых в основном бюджетные кредиты. Но масса регионов имеют значительную долю кредитов в коммерческих банках. Тем, кто успел реструктурировать коммерческие кредиты на бюджетные, будет легче», – пояснила РБК экономист.

**Влияние кризиса на регионы**

Регионы в целом потеряли 20% (или свыше 560 млрд руб.) собственных доходов во втором квартале 2020 года, на который пришелся пик пандемии, оценила Зубаревич. Самые большие потери собственных доходов понесли Ямало-Ненецкий АО, Красноярский и Пермский края – собственные доходы этих регионов упали почти вдвое во втором квартале, рассказала она.

После публикации материала в **пресс-службе** Минфина уточнили, что по итогам исполнения консолидированных бюджетов регионов на 1 сентября 2020 года снижение поступления налоговых и неналоговых доходов по сравнению с аналогичным периодом 2019 года составило 512,3 млрд руб., темпы снижения замедлились, если за пять месяцев 2020 отклонение было 9%, то за восемь месяцев уже 7%.

У 44 регионов уже в первом полугодии образовался дефицит бюджета. «Это большая редкость, поскольку обычно дефицит формируют расходы ноября и декабря, когда регионы оплачивают госконтракты, – отмечает Зубаревич. – К концу года дефицит будет почти у всех».

Федеральный бюджет компенсировал субъектам потери на 402 млрд руб. – столько составили дополнительные трансферты в январе–июне по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, продолжила она. Помощь распределялась неравномерно: например, Татарстану компенсировали все выпадающие доходы, Чечне – с избытком: потеряв около 0,5 млрд руб., регион получил 8 млрд руб. дотаций, указала Зубаревич. Ряду регионов лишь частично покрыли потери: Калужской, Курской, Вологодской, Мурманской, Астраханской, Нижегородской, Самарской и Оренбургской областям, Пермскому, Красноярскому краю и Республике Коми. «Принципиально почти не дали

дотаций Москве, Санкт-Петербургу, Ямало-Ненецкому АО, Сахалинской и Тюменской областям», – отметила экономист.

В целях компенсации снижения поступления налоговых и неналоговых доходов регионам предоставлена поддержка в объеме 200 млрд руб., в том числе 100 млрд руб. в мае и 100 млрд руб. в июле, отметили в Минфине. Распределение третьего транша поддержки – 100 млрд руб. планируется в октябре текущего года, добавили в ведомстве.

В среднем за счет уже предоставленной поддержки (200 млрд руб.) компенсация снижения налоговых и неналоговых доходов составила в среднем 39%. При этом Республике Татарстан компенсация в полном объеме не осуществлялась, предоставлено 13,6 млрд руб., что составило порядка 40% от объема снижения на 1 сентября 2020 года по сравнению с аналогичным периодом 2019 года, подчеркнули в министерстве.

«Минфин абсолютно сознательно старается не допустить роста долга. Он уже обжегся, когда регионы были вынуждены наращивать долги, чтобы выполнить майские указы в 2012–2015 годах. Если он ослабит узду, потом ему же придется разгрести завалы возросшего долга», – сказала экономист. Но снижать помощь регионам нельзя – наоборот, нужно увеличивать трансферты, считает она. «Вторая половина года будет тяжелой: быстрого восстановления экономики и, соответственно, налоговой базы не будет, а у регионов очень ограничены возможности заимствований», – подчеркивает Зубаревич.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2020/09/25/5f6b3d3f9a7947e43c7e2427>

### **ВЕСТИ; ЕВГЕНИЙ НИПОТ; 2020.28.09; АТОМОХОД «АРКТИКА» ШТУРМУЕТ НОРВЕЖСКОЕ МОРЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Атомный ледокол проходит акваторию Норвежского моря. Шторм, что был накануне, позади, и скоростные ограничения сняты. Сейчас «Арктика» движется со скоростью 15 узлов при относительно спокойном ветре в ясную погоду. А это значит, что атомоход хорошо виден встречным судам, на расстоянии до 10 морских миль.

<https://www.vesti.ru/video/2226304>

<https://www.vesti.ru/article/2464227>

### **1 КАНАЛ; 2020.27.09; В РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ УСИЛИВАЮТ РЕЙДЫ ПО СОБЛЮДЕНИЮ САНИТАРНЫХ МЕР В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ И ТОРГОВЫХ ТОЧКАХ**

В Москве Роспотребнадзор проверяет в том числе продуктовые магазины, причем выполнять простые правила: носить маски и держать социальную дистанцию – должны не только сотрудники, но и посетители, которым за несоблюдение также грозит штраф. Вот, что показала инспекция только одного столичного магазина.

«Не в полном объеме соблюдается предписания требования санитарно-эпидемиологических правил, при входе в торговое помещение отсутствует антисептик для обработки рук посетителей, обработка торгового зала также проводятся нерегулярно. Протокол осмотра составлен, штрафы за неисполнение предписания, материалы передаются в судебные органы», – сообщила главный специалист-эксперт управления Роспотребнадзора по городу Москве Елена Карпенко.

<https://www.1tv.ru/news/2020-09-27/394002->

[v\\_rossiyskih\\_regionah\\_usilivayut\\_reydy\\_po\\_soblyudeniyu\\_sanitarnyh\\_mer\\_v\\_obschestvennom\\_transporte\\_i\\_torgovyh\\_tochkah](https://www.1tv.ru/news/2020-09-27/394002-v_rossiyskih_regionah_usilivayut_reydy_po_soblyudeniyu_sanitarnyh_mer_v_obschestvennom_transporte_i_torgovyh_tochkah)

### **ВЕСТИ; ЛЮДМИЛА СМИРНОВА; 2020.27.09; ЭКОЛОГИЧНЫЙ УГОЛЬНЫЙ ТЕРМИНАЛ ОТКРЫЛСЯ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Экологичный угольный терминал открылся в Хабаровском крае. При перевалке угля там используют технологию подавления пыли. На первом этапе грузопоток составит около 12 миллионов тонн в год. В дальнейшем его планируют увеличить вдвое.

<https://www.vesti.ru/video/2226112>

<https://www.vesti.ru/article/2463899>

### **ВЕСТИ; АНДРЕЙ ШЛЯПНИКОВ; 2020.26.09; ВОДНЫЙ ПУТЬ. ГОРОДСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ**

В Москве завершилась глобальная реконструкция Северного речного вокзала, который называют портом пяти морей. Работы по комплексному восстановлению самого здания и прилегающей территории продлились более двух лет. Что из этого вышло?

<https://www.vesti.ru/video/2226097>

### **1 КАНАЛ; 2020.25.09; БОЛЕЕ 5,5 ТЫСЯЧ ТОНН РЫБЫ ДОСТАВИЛ В ПЕТЕРБУРГ АТОМНЫЙ ЛИХТЕРОВОЗ «СЕВМОРПУТЬ»**

В Петербурге встретили атомный лихтеровоз «Севморпуть». Он доставил из Петропавловска-Камчатского более 5,5 половиной тысяч тонн дальневосточной рыбы. Рейс очень важный, он еще раз показал возможности Северного морского пути с точки зрения транспортировки грузов.

Организовать по нему регулярные поставки рыбы и морепродуктов с Дальнего Востока в Европейскую часть России ранее поручил президент. Главная задача – уменьшить затраты на доставку, благодаря чему появится возможность и снизить цены на эту продукцию.

Накануне в ходе видеоконференции с главами регионов **Владимир Путин** призвал, кроме Северного морского пути, наладить доставку дальневосточной рыбы еще и железной дорогой.

<https://www.1tv.ru/news/2020-09-25/393940->

[bolee 5 5 tysyach tonn ryby dostavil v peterburg atomnyy lihterovoz sevmorput](https://www.1tv.ru/news/2020-09-25/393940-bolee_5_5_tysyach_tonn_ryby_dostavil_v_peterburg_atomnyy_lihterovoz_sevmorput)

### **ВЕСТИ; 2020.25.09; В ПЕТЕРБУРГЕ ВСТРЕЧАЮТ АТОМНЫЙ ЛИХТЕРОВОЗ «СЕВМОРПУТЬ». ВЕСТИ**

В Петербурге встречают атомный лихтеровоз «Севморпуть». Уникальное судно совершило переход из Петропавловска-Камчатского по Северному морскому пути с грузом рыбы. Президент **Путин** распорядился использовать этот маршрут для снижения стоимости дальневосточной рыбной продукции в центральной части России. Как прошел переход и сколько рыбы привезут еще?

<https://www.vesti.ru/video/2225829>

### **РЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ; 2020.25.09; ВИДЕОПРОС: «НУЖНО ЛИ ШТРАФОВАТЬ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ЗА ОПАСНУЮ ЕЗДУ?»**

**Минтранс России** разработал поправки к ПДД. Если изменения вступят в силу, то за опасное катание на электросамокатах, гироскутерах, моноколесах и роликовых коньках начнут штрафовать. Нарушителям придется заплатить от 500 до 1 500 рублей.

– Нужно ли штрафовать владельцев электросамокатов за опасную езду? – спросили у казанцев корреспонденты «Реального времени».

<https://realnoevremya.ru/articles/188721-videoopros-realnogo-vremeni>

### **ТАСС; 2020.25.09; «РЕЧВОДПУТЬ» ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО 11 СУДОВ ЗА 848 МЛН РУБЛЕЙ**

Федеральное казенное учреждение (ФКУ) «Речводпуть» объявило конкурс на строительство 11 промерных судов. Информация о соответствующем аукционе размещена на сайте госзакупок.



Суда будут строиться в рамках мероприятий национального проекта «**Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года».

«Выполнение работ по строительству объекта «Промерное судно класса PPP проекта №3330» в количестве 11 единиц. Начальная цена контракта – 848 млн рублей», – говорится в материалах.

Суда предназначены для выполнения промерных работ при проведении гидрографических изысканий. Все они должны быть построены до 31 октября 2023 года. Суда будут поставлены в Москву (2 единицы), Якутск (1 единица), Пермь (1 единица), Нижний Новгород (2 единицы), г. Котлас (1 единица), Санкт-Петербург (1 единица), г.Печора (1 единица) и Хабаровск (2 единицы).

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

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/recvodput-obavil-konkurs-na-stroitelstvo-11-sudov-za-848-mln-rublej-po-nacproektu>

### **ТАСС; 2020.26.09; ЛИХАЧЕВ: ОБЪЕМ ПРОВОДКИ ГРУЗОВ ПО СЕВМОРПУТИ МОЖЕТ ДОСТИГНУТЬ 32 МЛН ТОНН В 2020 ГОДУ**

Госкорпорация «Росатом» рассчитывает в 2020 году довести объем проводки грузов по Северному морскому пути до 32 млн тонн. Об этом заявил в субботу глава Росатома Алексей Лихачев в интервью телеканалу «Россия-24».

«План перевозок этого года – 29 млн тонн по Северному морскому пути. В наших прогнозах на сегодняшний день превысит 32 млн тонн», – сказал он.

Северный морской путь – судоходный маршрут, главная морская коммуникация в российской Арктике. Проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого и Тихого океанов. СМП соединяет европейские и дальневосточные порты России, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему. Длина пути составляет 5 600 км от пролива Карские Ворота до Бухты Провидения.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/lihacev-obem-provodki-gruzov-po-sevmorputi-mozet-dostignut-32-mln-tonn-v-2020-godu>

### **ТАСС; 2020.26.09; СНИЖЕНИЕМ СТОИМОСТИ АВИАБИЛЕТОВ ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО КАМЧАТКЕ ЗАЙМУТСЯ НА ФЕДЕРАЛЬНОМ УРОВНЕ**

Вопрос удешевления стоимости авиабилетов при перелетах по Камчатскому краю рассмотрят на федеральном уровне, сообщила в субботу **пресс-служба** краевого правительства.

Предложение озвучил губернатор Камчатского края Владимир Солодов в ходе заседания Совета при полномочном представителе **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева во Владивостоке.

«Хочу отметить, что Юрий Петрович Трутнев поддержал мое предложение, связанное с упрощением требований к взлетно-посадочным площадкам малых аэродромов. Сегодня аэропортовые сборы составляют очень значительную часть стоимости авиабилетов. По поручению полпреда в течение трех недель будет проведено совещание на его уровне, где будет рассмотрен вопрос о том, какие требования могут быть сняты, чтобы удешевить стоимость авиабилетов», – привели в **пресс-службе** слова Солодова.

В **пресс-службе** добавили, что вопрос высоких тарифов для перелетов по Камчатке не раз поднимался местными жителями. В сообщении отмечается, что в августе Солодов вышел

с рядом обращений по внутренней авиации к Правительству РФ, вопрос рассматривался также во время рабочей поездки на Камчатку **премьер-министра РФ Михаила Мишустина**.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/snizeniem-stoimosti-aviabiletov-dla-poletov-po-kamcatke-zajmutsa-na-federalnom-urovne>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ЧЕРЕЗ 3-4 ГОДА МОЖЕТ ОСТАНОВИТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЙ – ГЕНДИРЕКТОР**

Аэропорт Владивостока через 3-4 года может полностью остановить полеты из-за существующих ограничений по приему воздушных судов, заявил гендиректор АО «Международный аэропорт Владивосток» (МАВ) Андрей Виниченко в пятницу во время визита на предприятие секретаря Совета безопасности РФ Николая Патрушева.

Как сообщила **пресс-служба** аэропорта, в воздушной гавани Патрушеву были предоставлены материалы по вопросам безопасности полетов и реконструкции искусственной взлетно-посадочной полосы (ИВП-2), выведенной из эксплуатации по техническому состоянию в 2012 году.

«В настоящий момент безопасность полетов в международном аэропорту Владивосток оказывается под угрозой ввиду критических инфраструктурных ограничений аэродрома Владивосток (Кневичи), являющегося аэродромом совместного базирования и обеспечивающего деятельность гражданской и военной авиации», – говорится в сообщении.

По словам Виниченко, своевременная реконструкция ИВП-2 позволит не допустить закрытия аэродрома для полетов воздушных судов на период капитального ремонта действующей полосы – ИВП-1.

«Необходимо финансирование из средств федерального бюджета на проектирование и проведение реконструкции полосы (ИВП-2 – ИФ) и включение реконструкции в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года», – сказал гендиректор АО «МАВ», слова которого приводятся в сообщении.

Он отметил, что на сегодняшний день уже существуют ограничения по приему воздушных судов.

«Через 3-4 года аэропорт Владивостока может полностью остановить полеты, и жители региона останутся без авиационного сообщения. Ограничение полетов создает реальные предпосылки для угрозы безопасности полетов и безопасности границ», – сказал Виниченко.

Аэропорт Владивостока может принимать любые типы воздушных судов. Пассажирский терминал рассчитан на 3,5 млн пассажиров в год. Маршрутная сеть насчитывает более 45 направлений, полеты по которым совершают 20 российских и зарубежных авиакомпаний. По итогам 8 месяцев 2020 года пассажиропоток аэропорта составил 897 тыс. пассажиров, что почти в 2,3 раза меньше, чем в январе-августе 2019 года.

Находящееся под управлением холдинга «Базэл Аэро» АО «Международный аэропорт Сочи» владеет 61,76% акций аэропорта.

### **ТАСС; 2020.25.09; ХУСНУЛЛИН ПОДДЕРЖАЛ ВКЛЮЧЕНИЕ ПЕТЕРБУРГА В «ДОРОЖНЫЙ» НАЦПРОЕКТ**

**Вице-премьер** правительства РФ **Марат Хуснуллин** поддержал включение всей Санкт-Петербургской агломерации в национальный проект «**Безопасные и качественные автодороги**», а не только Ленинградской области как сейчас. Об этом сообщила **пресс-служба вице-преьера** по итогам прошедшего в пятницу координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти.

«Марат Хуснуллин поддержал предложение правительства Санкт-Петербурга о включении Санкт-Петербургской агломерации в национальный проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**», – сообщили в **пресс-службе вице-преьера**.

Как отметил на совещании вице-губернатор Санкт-Петербурга Максим Соколов, сейчас Санкт-Петербург не входит в национальный проект. Между тем протяженность дорог в городе, соответствующих нормативным показателям, составляет 64,5% против целевого уровня в 85% к 2024 году, заложенных в **нацпроекте** для участвующих в нем городов. По словам Соколова, при существующем уровне финансирования ремонта дорог доля нормативного состояния автомобильных дорог в Санкт-Петербурге в 2024 году останется на прежнем уровне.

Губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов, комментируя инициативу, отметил, что правительство Санкт-Петербурга готово взять на себя необходимые обязательства по реализации **нацпроекта**.

В самой Ленинградской области реализация планов **нацпроекта** на 2020 год уже составила 100% с вводом в эксплуатацию 75,2 км дорог. По словам заместителя председателя правительства Ленинградской области Михаила Москвина, досрочно выполнены и завершаются работы по ремонту автомобильных дорог в части объектов 2021 года и по перспективным объектам 2022 года.

Согласно паспорту **нацпроекта** к 2024 году доля дорог в Ленобласти соответствующих нормативным требованиям должна составить 50%.

Как добавили в **пресс-службе** Ленинградской области, к середине ноября область и Санкт-Петербург планируют представить комплексную программу транспортного и дорожного развития агломерации. Ранее озвучиваемые планы предполагали, что развитие агломерации Санкт-Петербурга и Ленинградской области пойдет по пути создания общего центра управления рядом отраслей хозяйства двух регионов. Это касается здравоохранения, социальной инфраструктуры, дорожной, транспортной инфраструктуры, строительства.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/husnullin-podderzal-vklucenie-peterburga-v-doroznyj-nacproekt>

<https://www.kommersant.ru/doc/4509011>

### **ТАСС; 2020.25.09; «РОСДОРНИИ» РАССКАЗАЛ О РАБОТЕ МОБИЛЬНОГО КОМПЛЕКСА ДЛЯ ОЦИФРОВКИ ДОРОГ**

Первая в России универсальная мобильная лаборатория «оцифровала» уже 350 километров автомобильных дорог, получив почти 2 терабайта полевых данных. Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, сообщили в Российском дорожном научно-исследовательском институте «РосдорНИИ».

«Уже выполнена съемка участков автодороги Р-298 Курск-Воронеж-автомобильная дорога Р-22 «Каспий», протяженностью 150 километров и автодороги Р-193 Воронеж – Тамбов, протяженностью 200 километров. Сформированы облака точек по 56-километровому отрезку первого участка. Выполняется отрисовка структурных линий», – рассказали порталу в «РосдорНИИ».

Как добавили в институте, по результатам съемки уже получено почти 2 терабайта полевых данных. Это результаты мобильного лазерного сканирования, результаты георадарной съемки («просвечиваются» слои дорожной конструкции), данные для оценки технического состояния автомобильной дороги (измеряется продольная ровность и выявляются дефекты покрытия).

Работы выполняются в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В настоящее время «РосдорНИИ» выбирает подрядчика для поставки еще двух дорожных лабораторий для создания цифровой модели дорог.

Планируется, что машины приступят к работе к началу следующего года. В 2021, а также в 2022 годах будут продолжены работы на автодорогах федерального значения, региональную сеть предполагается начать «оцифровывать» в 2023 году.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosdomii-rasskazal-o-rabote-mobilnogo-kompleksa-dla-ocifrovki-dorog>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.25.09; НАСТУПЛЕНИЕ НА БЕЗДОРОЖЬЕ; ЖИЗНЬ ТРЕБУЕТ ОБНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ**

Все повторяется, в том числе в журналистике. К теме сельских дорог на страницах «ТР» я обращался не раз. Уж слишком важна она для нашей необъятной России с ее многочисленными затерянными на равнинах и таежных перелесках населенными пунктами, каждому из которых, как воздух, нужна автотранспортная коммуникация, связь с Большой землей. Ведь живем мы не в мире натурального хозяйства, когда все необходимое для жизни, как в позапрошлом веке, люди производили на какой-то территории. XXI век – время больших скоростей и информационных технологий, да и качество жизни сейчас совсем иное, и редкая женщина согласится при родах прибегнуть к услугам бабки-повитухи. А без дороги с твердым покрытием не то что грузовик от поля до райцентра в распутицу не доедет, но даже скорая или пожарная машина на подъезде к селу застрянет.

Переселять нельзя оставить

А уж какая проблема для сельских ребятишек, живущих в богом забытой деревушке! Дорога в школу для них порой пролегает через поля, водные преграды и лесные чащи, где не только серый волчище, но и недобрый человек подстеречь ребенка может. Конечно, выручают школьные автобусы, но и они на вездеходы не похожи, по рытвинам да ухабам продвигаются с трудом. Я уж не говорю о немощных стариках, которым иной раз в райцентр нужно – в поликлинику, аптеку или за какой-нибудь справкой органов соцзащиты, пенсионного фонда и налоговой службы.

Предвижу возражение некоторых наших наивных читателей: мол, сейчас время другое, незачем пожилым согражданам за тридевять земель тащиться! Через Интернет заходите на портал «Госуслуги» и дистанционно все свои накопившиеся проблемы решайте! Наверное, так и поступают многие россияне, особенно молодые. Но ведь, увы, есть у нас в стране и те, для кого компьютер – что лес дремучий. А уж на просторах Инета они себя, как на прифронтовой полосе, ощущают. Речь веду о части пожилых наших сограждан, каковые в отдаленных деревнях и селах в основном и проживают. Молодежь – то в города подалась, где зарплата повыше и условия соцкультбыта покомфортнее. Но ведь тех, кто на сельских просторах состарился, списывать со счетов тоже негоже!

По данным общероссийского классификатора территорий муниципального образования, по состоянию на 20 августа 2020 года в России насчитывалось 96 292 деревни, 30 862 села,

18 127 поселков и 5618 хуторов. Для значительной части подобных населенных пунктов страны проблема транспортной доступности стоит по-прежнему весьма остро. Ведь добраться до иной деревеньки, находящейся в десятке-другом километров от «большой дороги», в распутицу можно разве что на вездеходе.

В разные эпохи проводились различные по масштабам и продолжительности кампании по развитию дорог на селе. Наиболее заметные успехи в этом направлении были достигнуты в советский период, когда сельхозпроизводством занимались колхозы и совхозы. На их балансе и находились дороги между сельскими поселениями. Потом наступили другие времена.

В 90-е годы прошлого века те или иные политики предлагали по-разному решить проблему транспортной доступности российской глубинки. Наиболее радикальные

реформаторы выдвигали простой способ: попросту переселить жителей отдаленных населенных пунктов поближе к благам цивилизации. К чему бы это привело, нетрудно представить: значительная часть территории страны постепенно бы обезлюдела.

Может быть, есть смысл переселить жителей небольших сел, где осталось несколько дворов, в более крупные населенные пункты? Таким образом сократятся затраты на инфраструктуру, содержание и ремонт тех же дорог. Однако сама постановка вопроса «переселить», на мой взгляд, некорректна. Никакая власть, будь то федеральная, региональная или местная, не вправе диктовать людям, где им следует жить.

Да, конечно, небольшое село, где нет никаких производств, наверное, обречено на умирание. Но в том и состоит задача властных структур, в зоне ответственности которых находится данный населенный пункт, чтобы привлечь инвестора, который сможет создать там хоть какое-то мини-производство, а следовательно, и рабочие места.

Возрождение «затухающих» поселений многие эксперты связывают с развитием малого бизнеса. Однако на территориях, куда трудно добраться, нет стимулов для создания малых предприятий. Сама жизнь подсказывает, что начинать нужно с обновления и развития транспортной инфраструктуры, налаживания устойчивых, всепогодных связей с региональными и федеральными трассами. Состояние сельских дорог, безусловно, влияет на безработицу, но не напрямую, а через доступность местных рынков и транспортных услуг, утверждают специалисты.

Красный берег в глухом лесу

Один из примеров сельской глубинки – так называемый Красный берег, местность, состоящая из трех деревенок, затерявшихся посреди лесов Вологодской области. Суммарная численность их населения – несколько десятков человек. Люди здесь ведут натуральное хозяйство, встают с рассветом, спать ложатся с закатом, а связь с внешним миром держат благодаря трактору и выездной автолавке. Вода – из родников, свет – от керосиновых ламп, генератор – один на три села. Зимой путь до райцентра можно преодолеть только на снегоходе, а летом (после сильного дождя) – на тракторе.

Находится Красный берег не где-нибудь за тридевять земель, а в 80 км от Вологды. И таких деревень на просторах нашей необъятной страны немало. Уж слишком велика Россия, чересчур разбросаны ее города и веси. Проложить к каждой деревушке асфальтированное шоссе, пустить по отремонтированным дорогам современные транспортные средства, как ни старайся, не получится. Потому что многое в наше время оценивается экономической целесообразностью. И если нет вблизи от небольших селений крупных залежей полезных ископаемых, промышленных предприятий, в территориальной администрации хорошо подумают, прежде чем прокладывать туда дорогу. К тому же бюджеты большинства сельских поселений настолько малы, что строительство, ремонт и содержание местных дорог для них – неподъемная задача.

Надо отметить, что в последние десятилетия федеральная власть предпринимала заметные усилия для решения этой важной проблемы. Существенное финансовое подкрепление она получила после того, как подпрограмма «Автомобильные дороги» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» была скоординирована с мероприятиями ФЦП «Социальное развитие села до 2013 года». В подпрограмме было предусмотрено предоставление субсидий бюджетам субъектов РФ на строительство дорог, обеспечивающих сельские населенные пункты круглогодичной связью с сетью автодорог общего пользования. В первую очередь согласно госпрограмме дороги строились в деревни и села с населением не менее 125 человек, удаленные от автотрасс общего пользования на расстояние до 5 км.

Не берусь сейчас воспроизвести точные итоги реализации той программы, координатором которой был **Минтранс России**, но ее безусловным плюсом было то, что к тысячам сельских населенных пунктов страны в тот период были проложены дороги с твердым покрытием.



В последующие годы выделение финансов на эти цели, предусмотренное ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014–2017 годы и на период до 2020 года», было напрямую увязано с развитием в сельских населенных пунктах фермерских хозяйств, предприятий сельхозпроизводства. Главным куратором этой сферы на какое–то время стал Минсельхоз России. Но действие этой ФЦП было прекращено досрочно – в 2018 году.

Новый этап?

Новый этап активизации деятельности на этом направлении можно связать с национальным проектом «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». И хотя среди целевых ориентиров его реализации развитие сельских дорог напрямую не значится, но многочисленные примеры доказывают, что, наводя порядок в дорожном хозяйстве городских агломераций, регионы не оставили без внимания и местные дороги.

Вот факты, которые красноречиво доказывают: в текущем году наступление на бездорожье в российской глубинке продолжается более активно, чем в предыдущие годы. Так, в рамках **нацпроекта БКАД** завершаются ремонтные работы на трех объектах сельских автодорог в Золотухинском районе Курской области. Речь о дорожных участках в деревне Будановка и местечке Свобода. На объектах произведены монтаж и установка новых бордюров, фрезерование старого покрытия, уложены выравнивающий и верхний слои асфальта.

В Лескенском районе Кабардино–Балкарии недавно завершены работы по ремонту и восстановлению покрытия на подъездной дороге к селению Урух от трассы Р–217 «Кавказ». Отремонтированный участок протяженностью 5 км проходит по центральной улице поселения, в котором проживают более 4 тыс. человек. В Зольском районе с опережением графика завершено восстановление изношенных верхних слоев асфальтобетонного покрытия дороги Залукокоаже – Зольское – Белокаменка. Работы проводились в поселении Залукокоаже, где проживают более 10 тыс. человек. Ремонтируемый участок протяженностью 4,3 км проходит по улице, имеющей выход на новую федеральную автодорогу в обход озера Тамбукан.

Также в Кабардино–Балкарии этим летом была отремонтирована автодорога Псынадаха – Залукодес – Джанал – Каменноостское, обеспечивающая связь с шестью населенными пунктами от федеральной трассы «Кавказ». В сельском поселении Псынадаха протяженность отремонтированного участка составила 2,6 км. Благодаря **нацпроекту БКАД** завершился ремонт автодороги от трассы «Кавказ» к селению Куба в Баксанском районе протяженностью 13 км. Часть участка проходит по улице Ленина, где размещены социально значимые объекты – образовательное и медицинское учреждения, спортивно–оздоровительный комплекс. Дорожники заменили основание дорожной одежды, провели работы по устройству нового асфальтобетонного покрытия и тротуаров, а также оснастили пешеходные переходы светодиодными светофорами типа Т.7 с автоматической регулировкой яркости.

По отремонтированной дороге от трассы Степное – Мечетное – Любимово теперь будут добираться жители села Калининское, что в Саратовской области. Минувшим летом дорожники выполнили устройство выравнивающего слоя и верхнего слоя покрытия из асфальтобетона, досыпку и планирование обочин, установили дорожные знаки. Были также завершены восстановительные мероприятия на автоподъезде к селам Елшанка, Поповка, Старая Лебежайка от федеральной трассы Р–228 Сызрань – Саратов – Волгоград в Хвалынском районе на участках общей протяженностью 7 км. Там уложили выравнивающий слой из асфальтобетона и верхний слой покрытия, обустроили дорогу техническими средствами организации движения.

Глоток воздуха

По обновленной дороге в конце августа 2020 года повели в детсад своих ребятишек жители села Усть–Ивановка Благовещенского района Амурской области. Открытия в

начале года нового дошкольного образовательного учреждения на 120 мест в районе ждали с нетерпением, ведь население муниципального образования растет. А теперь обновлена и дорога. Специалисты уложили асфальт на проезжей части, перенесли опоры линий электропередачи, чтобы сделать ее шире, установили бордюры и устроили тротуары. Всего в текущем году благодаря **нацпроекту БКАД** в 83 российских регионах в нормативное состояние будет приведено более 1,3 тыс. км дорог, ведущих к детским образовательным и досуговым учреждениям. Большая часть из этих 826 объектов была сдана в эксплуатацию до начала учебного года.

В Чистопольском районе Республики Татарстан к началу сентября приведен в нормативное состояние участок региональной трассы Казань – Оренбург (116–127-й км). Там было восстановлено асфальтобетонное покрытие, оборудована дополнительная полоса для поворота к совхозу «Луч». На подъездной дороге к городу Чистополю выполнено устройство выравнивающего слоя, уложен верхний слой асфальтобетонного покрытия, укреплены обочины и нанесена разметка. По трассе проходят автобусные и школьные маршруты, соединяя города Чистополь и Казань. Также дорога связывает многие населенные пункты Чистопольского района, среди них Кутлушкино, Кубассы, Старое Иванаево и Галактионово. Всего в республике благодаря **нацпроекту** отремонтируют 38 дорожных объектов регионального значения общей протяженностью 64,9 км.

А в Кузбассе ремонтируют дорогу до села Усть–Серта, вблизи которого находится оригинальный археологический памятник мирового уровня – Шестаковский палеонтологический комплекс. Асфальтирование дороги до этого селения – долгожданное событие для Чебулинского округа, особенно для жителей сел и деревень, расположенных по другую сторону реки Кия: Шестаково, Кураково, Усть–Серта, Курск–Смоленка. Река разделяет округ на две части.

«Новая асфальтовая дорога для нас, как глоток свежего воздуха. Сейчас мы добираемся до райцентра Верх–Чебула около 40 минут по пыльной гравийной трассе. Обгон в таких условиях опасен, поскольку видимость очень плохая. Уверен, что с появлением асфальтового покрытия эта проблема исчезнет», – говорит житель Усть–Серты Сергей Назин.

Социальную направленность имел ремонт участков автодороги Кизнер – Грахово – Алнаши в Граховском районе Удмуртии. Трасса связывает между собой три районных центра. Участки, которые приведены в нормативное состояние, давно требовали ремонта. На пятикилометровом участке Алнаши – Грахово убран старый слой асфальта и уложены два слоя новой дорожной одежды из асфальтобетона. Обочины укреплены смесью асфальтовой крошки и щебня. Те же работы выполнены на участке Кизнер – Грахово. На всем протяжении отремонтированной трассы для удобства пассажиров благоустроены посадочные площадки общественного транспорта. Установлены новые дорожные знаки и сигнальные столбики.

В Рязанской области минувшим летом привели в нормативное состояние единственную подъездную дорогу к селу Агро–Пустынь (4 км) от трассы Спас–Клепики – Рязань. Работы на объекте завершили с опережением графика более чем на месяц. В рамках ремонта дорожники сняли прежнее покрытие, уложили выравнивающий и верхний слои, установили новые знаки и нанесли разметку.

И в Териберку придут перемены

Весьма символично, что в июне этого года в Мурманской области начаты реконструкция автоподъезда к селу Териберка и ремонт моста в нем. Этот населенный пункт с населением около одной тысячи человек, расположенный в 120 км от Мурманска, стал известен после выхода в прокат фильма Андрея Звягинцева «Левиафан». Последние 40 км пути от Мурманска до Териберки пока приходится преодолевать по грунтовой дороге, этот участок пути планируют капитально отремонтировать, что будет сделано в три этапа.

Вначале велись работы по формированию полосы отвода и дорожного полотна. К концу августа был уложен нижний слой асфальта первых десяти километров, на 2021 год запланированы работы по устройству верхнего слоя дорожного покрытия и обустройству дороги. По контракту полное окончание работ первого участка – середина августа следующего года.

Модернизация автодороги к селу Териберка включает ремонт четырехпролетного моста через одноименную реку. Во время ремонта будут разобраны все элементы мостового полотна, отремонтированы опоры пролетных строений, установлены опоры освещения со светильниками. Работы по контракту планируется завершить к концу октября.

Честно говоря, совершенствование автодорожных коммуникаций в сельской местности происходит не так быстро, как хотелось бы. Тем не менее перемены заметны, зримы, и, наверное, многие наши сограждане их ощущают. Как и автор этих строк, проживающий в поселке Кокоскино вблизи столицы. Еще совсем недавно по дорогам одноименного поселения, включающего несколько хуторов, деревню и с полдюжины садовых товариществ, после дождя передвигаться было сложновато. Не в последнюю очередь это касалось любителей велосипедной езды. Но вот года два назад на подъездных дорогах к населенным пунктам Брехово, Новобрехово, Санино и на улицах Кокоскино появилась дорожная техника, запахло гудроном. И теперь – к радости автомобилистов и любителей велоспорта – все населенные пункты поселения связаны между собой дорогами с асфальтовым покрытием.

В рамках двухстороннего соглашения между правительствами Москвы и Московской области в 2020 году в регионе также стартовал ремонт дорог к дачным и садоводческим товариществам. Работы ведутся на участках дорог в Волоколамске, Серпухове, Талдоме, Щелкове и других городских округах. Всего в этом году будет отремонтировано 49 автодорог к СНТ в 17 муниципалитетах, это позволит обеспечить комфортный подъезд жителей Москвы и Подмоскovie более чем к 80 крупным дачным массивам. Программа ремонта дорог к садоводческим и дачным товариществам реализуется в Подмоскovie с 2018 года. За два года в регионе было отремонтировано 156 дорог к СНТ, их общая протяженность составила свыше 170 км.

«Так это Московская агломерация, – скептически заметит читатель. – И ее финансовые возможности не сравнить с таковыми в каком-нибудь отдаленном дотационном регионе страны!» Согласен. И все-таки нельзя не заметить, что примеров, приведенных выше, когда в том или ином субъекте РФ ремонтируются и строятся подъездные дороги к деревням и селам, становится все больше. Значит, находят ресурсы и способы решения проблемы транспортной доступности территориальные и местные администрации. Отрадно, что активно помогают им в этом федеральные власти.

Повышению транспортной доступности отдаленных населенных пунктов наверняка будет способствовать реализация госпрограммы «Комплексное развитие сельских территорий», рассчитанной на 2020–2025 годы и утвержденной постановлением Правительства РФ от 31 мая 2019 года. Общий объем финансирования программы – около 2,3 трлн руб., в том числе за счет федерального бюджета – 1 трлн руб. В проектную часть госпрограммы включены пять ведомственных проектов, в том числе проект «Развитие транспортной инфраструктуры на сельских территориях».

<https://transportrussia.ru/item/5799-nastuplenie-na-bezdorozhe.html>

### **Ъ ВОРОНЕЖ; 2020.25.09; ЧЕРНОЗЕМЬЕ ЗАКАТЫВАЮТ В АСФАЛЬТ; КАК В МАКРОРЕГИОНЕ РЕАЛИЗУЕТСЯ НАЦПРОЕКТ ПО УЛУЧШЕНИЮ ДОРОГ**

Одним из наиболее капиталоемких из стартовавших в 2019 году **нацпроектов** является «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД). Как отметил глава Воронежской области Александр Гусев, состояние дорог имеет стратегическое значение для роста экономики и социального благополучия. На цели **нацпроекта** – улучшение

качества дорог, снижение смертности от ДТП, внедрение при строительстве и ремонте трасс передовых технологий, контроль подрядчиков – только в 2020 году регионы Черноземья потратят почти 19 млрд руб. из федерального и областных бюджетов. Объем же финансирования до 2024 года приближается к сотне миллиардов. Возможно, эта сумма будет увеличена – сейчас власти в регионах согласовывают корректировку программ в связи с поручением президента **Владимира Путина** продлить **нацпроекты** до 2030 года.

Исполнение на скорости

Белгородской области с учетом заявлений президента **Владимира Путина** перенесли показатель по проекту «Безопасность дорожного движения»: он остался в 3,14 погибших в ДТП на 100 тыс. населения, но должен быть достигнут в 2030 году. В то же время по проекту «Дорожная сеть» ничего не изменилось, и к концу 2024 года в нормативном состоянии должны быть 85% дорог агломерации и 68,7% региональных дорог. Финансирование **БКАД** пока осталось неизменным – в 2019-2024 годах Белгородская область получит 15,7 млрд руб., из которых 7,4 млрд руб. составляют средства федерального бюджета, а 8,3 млрд руб. – регионального. При этом проект «Безопасность дорожного движения» полностью находится на балансе областной казны.

В 2019 году расход средств по **нацпроекту** составил 2,4 млрд руб. Как сообщили в облправительстве, регион тогда первым в России завершил реализацию «Дорожной сети», к 15 июня отремонтировав 107 объектов общей протяженностью 139,9 км. По «Общесистемным мерам дорожного развития» область и вовсе перевыполнила план по увеличению количества стационарных камер фиксации нарушений более чем в два раза. В рамках «Безопасности дорожного движения» регион купил три машины скорой помощи и три хроматографа, а также обучающие материалы для организаций, занимающихся профилактикой детского дорожно-транспортного травматизма.

В 2020 году объем финансирования вырос до 5,3 млрд руб. Ремонтные работы были завершены еще 9 июня – на 90 объектах общей протяженностью 165,1 км. Планируются покупка одного автоматического пункта весогабаритного контроля (АПВГК), внедрение интеллектуальной транспортной системы и мероприятия по профилактике травматизма. Кроме того, с 2019 года продолжается строительство двух двухуровневых развязок и дороги в Белгороде, ремонт магистрали с устройством выделенных полос для общественного транспорта там же и строительство подъезда к микрорайону «Журавлики» в Губкине.

Районное направление

Правительство Воронежской области совместно с Федеральным дорожным агентством ведет работу по корректировке показателей **нацпроекта** до 2030 года, и указанные изначально для региона цели сейчас нельзя назвать актуальными, отметили в облправительстве. В 2019 году в рамках **нацпроекта** из федерального, областного и местного бюджетов было направлено более 5 млрд руб., в том числе на переходящие на 2020 год объекты. К началу осени было отремонтировано более 300 км дорог, включая 25 улиц в Воронеже, и ликвидировано 11 мест концентрации ДТП. Также средства пошли на обустройство 41 наземного перехода к социально значимым объектам, 26 км тротуаров в 25 населенных пунктах 19 районов. Вдоль 36,6 км дорог появилось 26 линий электроосвещения. Кроме того, часть суммы была направлена на содержание, модернизацию и развитие 98 стационарных комплексов фотовидеофиксации правонарушений.

На работы по **нацпроекту** в 2020 году планируется направить 4,4 млрд руб. Основные затраты приходятся на ремонт 171,5 км дорог регионального и межмуниципального значения в 13 районах Воронежской области. Также планируется отремонтировать 26,8 км тротуаров в 12 районах, восстановить десять пешеходных переходов в восьми районах и обустроить 32,3 км наружного освещения вдоль дорог в семи районах. Воронежцу выделено 500 млн руб. на ремонт 23 объектов улично-дорожной сети, одним из наиболее



важных мероприятий станет реконструкция путепровода через железную дорогу по улице Ленина. Еще один значимый городской проект – капремонт мостового перехода через водосброс водохранилища – уже завершён. Также в рамках проекта «Безопасность дорожного движения» в этом году создаются условия для вовлечения детей и молодежи в деятельность по профилактике дорожно-транспортного травматизма и организуется «системная работа» с родителями по обучению детей основам ПДД и безопасному поведению на дорогах. Финансирование на эти работы не предусмотрено.

Кроме того, Воронежская область единственная в Черноземье реализует собственный региональный проект «Коммуникации между центрами экономического роста», созданный в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

Его финансирование из федерального и регионального бюджетов в 2020 году превышает 2,1 млрд руб., а наиболее крупным объектом его реализации является строительство обхода Боброва. Оно должно завершиться в начале 2021 года, общая сумма составляет 5 млрд руб. Это будет двухполосная дорога II категории протяженностью 9,4 км с расчетной скоростью движения в 120 км/ч. Как поясняют в облправительстве, для Боброва это крайне важный проект: «Сейчас весь грузовой транспорт идет через город. С появлением новой дороги проблема будет решена. Бобров – центр экономического роста Воронежской области. Создавая инфраструктуру, в том числе транспортную, даем ему дополнительный импульс для развития».

По мнению губернатора Александра Гусева, ускорить работы помогает своевременное и эффективное расходование целевого финансирования: «Ничто не мешает активнее заниматься заключением договоров, стремиться к тому, чтобы подрядчик исполнил обязательства и получил оплату. Своевременное доведение финансовых средств – это в том числе элемент поддержки субъектов экономики в текущий непростой период». Глава региона также отметил, что борьба с коронавирусом не должна повлиять на качество реализации **нацпроектов**, а выделяемые на эти цели средства должны давать максимальный социально-экономический эффект. Сейчас по исполнению контрактных обязательств регион занимает первое место в Центральном федеральном округе.

Контрактный подход

В Курской области для реализации **БКАД** сделали упор на двух региональных проектах, «Дорожной сети» и «Общесистемных мерах дорожного развития», не забыв, впрочем, и о безопасности дорожного движения. По первому к 2024 году в регионе количество дорог с нормативными требованиями должно дорасти минимум до 51%, а в Курской агломерации – до 85%, число перегруженных магистралей – снизиться на 10%, а количество мест концентрации ДТП – уменьшиться вдвое.

Второй проект предполагает внедрение ряда мер и инноваций: новые механизмы развития и эксплуатации дорог, новые технические требования и стандарты обустройства, в том числе на основе цифровых технологий, автоматизированные и роботизированные системы организации дорожного движения и контроля ПДД. Кроме того, необходимо добиться использования «контрактов жизненного цикла» и организовать общедоступную информационную систему контроля средств дорожных фондов всех уровней. Еще одна важная цель – довести норматив зачисления налоговых доходов региональных бюджетов субъектов от акцизов на горюче-смазочные материалы до 100%.

В 2019-2024 годах на эти цели Курская область направит 9,7 млрд руб. Из них на федеральный бюджет приходится 3,6 млрд руб., на региональный – 5,9 млрд руб. и еще 24,2 млн руб. – на местный бюджет. При этом мероприятия по безопасности дорожного движения финансируются исключительно из областной казны. В 2019 году на работы по **нацпроекту** было потрачено 1,8 млрд руб., в 2020-м объем финансирования вырос до 1,9 млрд руб. По сообщению **пресс-службы** администрации, планируется отремонтировать 77



км дорог. Сейчас регион отправил в РосдорНИИ предложения по динамике достижения показателей до 2030 года.

Ближе к нормативам

К 2024 году в Липецкой области планируется увеличить долю соответствующих нормативам дорог с 27,7 до 47,3%, а в агломерации – с 56,3 до 85,2%. При этом, как и в других регионах Черноземья, количество перегруженных магистралей должно уменьшиться на 10%, а число аварийно опасных участков – на 50%. Кроме того, по ожиданиям властей, доля контрактов, предусматривающих использование новых технологий и материалов, вырастет до 80%. Также до 70% планируется увеличить количество «контрактов жизненного цикла». Наконец, власти намерены удвоить число камер фотовидеофиксации нарушений ПДД, установить пять АПВГК и внедрить интеллектуальную транспортную систему в Липецкой агломерации.

Сейчас власти ждут от федерального центра информации об объемах финансирования, показателях и контрольных точках проекта для корректировки целей. «Сейчас необходимо пересмотреть достижение показателя “Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии” в размере 85% до 2030 года. При этом в региональном проекте запланировано 85,2% уже на 31 декабря 2024 года», – добавили в обл администрации.

В 2019-2024 годах на реализацию **БКАД** в регионе потратят 31,5 млрд руб. Из них на федеральный бюджет пока приходится 4,5 млрд руб. Это средства, выделенные на 2019–2021 годы, заключение соглашений о финансировании в 2022–2024 годах еще планируется. Региональный бюджет намерен направить 26,7 млрд руб. В прошлом году на реализацию **нацпроекта** было выделено из всех источников 4 млрд руб. Эти средства пошли на ремонт 238 км и реконструкцию 3,9 км дорог, мост общей протяженностью 1,7 км, а также на освещение 9 км и установку 29 камер фотовидеофиксации.

На 2020 год объем средств в рамках **БКАД** составляет 4,9 млрд руб. Планируется отремонтировать и реконструировать 294,9 км и 6,1 км дорог соответственно, построить и привести в порядок 4,7 км мостов, организовать освещение на 21,1 км, а также купить еще 30 камер. В этом году также начат крупный проект, реализация которого займет несколько лет – строительство восточного обхода Липецка стоимостью 2,7 млрд руб. Власти ожидают, что по итогам года доля соответствующих нормативам дорог региона и агломерации увеличится до 34,7 и 69,3%, а доля контрактов, предусматривающих использование новых технологий и материалов, и «контрактов жизненного цикла» вырастет в обоих случаях до 20%. Также ожидается рост числа камер фиксации ПДД на 33%. При этом доля перегруженных дорог останется неизменной – 0,3%, а количество мест концентрации ДТП по сравнению с 2017 годом не превысит 80%.

Наведение мостов

В Орловской области также ведется корректировка **нацпроекта**, но пока показатели, по крайней мере в части приведения дорог в нормативное состояние, остаются неизменными: 51,5% для трасс регионального и межмуниципального значения и 85,2% для магистралей агломерации.

В 2019 году регион на реализацию **БКАД** потратил 1,1 млрд руб. Это позволило отремонтировать 100 км дорог, привести к норме два предаварийных моста в двух районах, а также устроить освещение на 13 км в пяти муниципалитетах. Объем средств в 2020 году поначалу оставался примерно на том же уровне, но в апреле финансирование было увеличено за счет 287 млн руб. федерального бюджета и 118 млн руб. регионального дорожного фонда. Таким образом, в этом году **нацпроект** предполагает траты 1,5 млрд руб. Большая часть суммы придется на ремонт 44 объектов общей протяженностью 124,9 км. Благодаря увеличению финансирования регион также сможет отремонтировать тротуары в двух районах. В результате, по планам облправительства, в нормативное состояние будут приведены 50,2% региональных дорог и 70,5% магистралей агломерации,

а смертность от ДТП снизится до 12,6 человека на 100 тыс. населения, или не более 93 человек в год при нынешнем населении региона.

Самым же значимым проектом в 2020 году может стать реконструкция Красного моста с опорами XIX века в Орле. Стоимость работ оценивается в 1,5 млрд руб. При этом власти искали подрядчика еще с конца 2019 года. Однако торги то приостанавливались из-за жалоб на аукционную документацию со стороны потенциальных участников, то признавались несостоявшимися из-за отсутствия участников или несоответствия подрядчиков требованиям заказчика. В августе единственным участником очередного тендера стала столичная компания «Флан-М», отреставрировавшая несколько старинных храмов и усадеб в Москве и соседних регионах. Но властям пришлось аннулировать определение подрядчика: как пояснили в облправительстве, выступившее заказчиком управление капитального строительства Орла неверно рассчитало максимальную цену, не учтя «фактор сокращения времени исполнения работ по контракту». «Фактически контракт должен был быть заключен на сумму меньшую, чем сложившаяся в результате проведения электронного аукциона, по причине изменения сроков начала выполнения работ на объекте», – рассказали в правительстве. В результате максимальная цена контракта снизилась на 100,2 тыс. руб.

Агломерационный приоритет

В Тамбовской области в рамках проекта «Дорожная сеть» в нормативное состояние должны быть приведены 52,1% региональных дорог и 85% магистралей агломерации. Ожидается, что число перегруженных трасс снизится на 10%, а количество аварийно опасных участков – уменьшится вдвое. По «Общесистемным мерам развития дорожного хозяйства», как и в других регионах Черноземья, необходимо увеличивать долю передовых контрактов, внедрять инновационные технологии организации движения и использовать новые материалы непосредственно в работе. Показатель «Безопасности дорожного движения» – снижение смертности от ДТП до четырех человек на 100 тыс. населения. Кроме того, регион планирует включиться в реализацию федерального проекта «Мосты и путепроводы», старт которого намечен на конец 2020 года. О том, ведутся ли какие-либо корректировки в связи с продлением сроков **нацпроекта**, в обладминистрации не сообщили.

В 2019–2024 годах на реализацию **БКАД** в регионе планируется потратить 3,8 млрд руб., из которых 3,3 млрд руб. придутся на федеральный бюджет, 500,8 млн руб. – на областной и 23,8 млн руб. – на местные. С учетом продления **нацпроекта** до 2030 года финансирование пока не изменилось. В прошлом году область потратила на работы в рамках **БКАД** 763,1 млн руб. Большая часть средств пошла на ремонт 32,3 км дорог. Изначально в 2020 году в рамках **нацпроекта** в регионе планировали отремонтировать 32,7 км, реконструировать 1,2 км и построить 0,5 км дорог регионального и местного значений. На эти цели было выделено 806,2 млн руб., 701 млн из которых – средства федерального бюджета. Затем правительство РФ выделило дополнительно еще 531 млн руб.

Самыми масштабными станут работы на улицах Тамбова. В прошлом году на них пришлось чуть менее половины от плана. Как пояснили в региональной администрации, в перечень объектов **нацпроекта** по агломерации в первую очередь включались магистрали общегородского и районного значения, соединяющие жилые районы облцентра и требующие большого количества работ. В том числе это фрезерование дорожного полотна, выравнивающего слоя и верхнего слоя покрытия, замена бордюров, ремонт технических и пешеходных тротуаров, а также нанесение разметки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4503443>

### МК ХАБАРОВСК; ОЛЬГА ГРИГОРЬЕВА; 2020.25.09; ЗА КРУПНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ ВЗЯЛИСЬ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ

До 2024 года в регионе планируют отремонтировать и построить 330 километров автодорог. Работы пройдут в Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре и сельских территориях.

Состояние дорог – одна из самых болезненных проблем Хабаровского края. Ежегодно от автомобилистов поступают тысячи жалоб на качество асфальтового покрытия, однако ситуация не улучшалась долгие года. Промежуточные итоги реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» подвели на расширенном заседании правительства Хабаровского края.

Совещание с участием глав районов и руководителей всех краевых министерств и ведомств провёл Михаил Дегтярёв. Врио губернатора обозначил задачи как более ответственно и качественно подходить к вопросам дорожного ремонта.

Так, до 2024 года в регионе планируют отремонтировать и построить 330 километров автодорог. Работы пройдут в Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре и сельских территориях.

По проекту «Дорожная сеть», включённому в **нацпроект**, в 2020 году на ремонт автотрасс планируется выделить 3,6 млрд. рублей, из которых около 1,7 млрд рублей – федеральные средства. Об этом на заседании сообщил и.о. **министра транспорта** и дорожного хозяйства края Роман Мирошин.

Он также подчеркнул, что данное финансирование позволит до конца года отремонтировать 110 объектов. Сейчас 48 из них находятся в Хабаровске, 31 – в Хабаровском районе, 20 – в Комсомольске-на-Амуре, ещё 11 – в других районах. Это расстояние более 180 км. Асфальтобетонное покрытие уже уложено на 73% ремонтируемых дорог.

Помимо этого, участники заседания затронули вопросы безопасности дорожного движения. Стоит отметить эта тема накануне обсуждалась на выездном совещании секретаря Совбеза России Николая Патрушева во Владивостоке.

Сегодня порядок на автотрассах во многом зависит от наличия камер фото– и видеofиксации. Современные технологии позволяют фиксировать нарушения и дисциплинируют водителей. По данным руководства ГИБДД в краевой столице 44% установленных камер не работают.

– Вопрос с камерами в Хабаровске – давняя проблема. В Хабаровске есть какие-то осколки системы. Этим вопросом нужно энергичнее заниматься. Я постоянно слышу просьбы выделить денег. Не будет бюджетных денег. Есть же другие механизмы, которыми давно пользуются, например, концессионные соглашения. В нашей стране практически везде современные системы видеofиксации внедрены предпринимателями-концессионерами, – отметил Михаил Дегтярёв.

Кроме этого глава региона поставил задачи перед краевым **минтрансом** и подведомственными учреждениями. Первое – чтобы деньги отправлять дорожникам как можно раньше, весной, конкурсы надо готовить заранее.

С этой проблемой врио губернатора столкнулся ещё во время командировок по районам. Повсюду дорожные службы жаловались, что не успевают из-за сроков уложиться в график. На севере лето короткое, и работникам нужно максимально быстро отработать до холодов.

– Нам с вами предстоит усилить контроль за конкурсными процедурами и проведением работ. Нужно больше привлекать общественность и депутатов. Есть хороший пример этого – ремонт Комшоссе в Комсомольске-на-Амуре. Коллеги из парламента занимались вопросом системно, контролировали подрядчика, его работу. Динамика на площадке хорошая. Надо перенимать опыт. Скажу, что важно реагировать на обращения граждан в соцсетях. Не нужно ждать, когда люди начнут закидывать жалобами, надо реагировать

сразу. Увидел, проконтролировал, поставил вопрос в график, – подчеркнул Михаил Дегтярёв.

В ходе совещания глава региона в ручном режиме решал проблемы, вызванные слабым межведомственным взаимодействием и неправильной расстановкой местными властями приоритетов в своей работе.

Так, благодаря его вмешательству появилась надежда на позитивное решение вопроса прокладки дорог к жилым комплексам «Campo Verde» и «Солнечная поляна», ещё восемь лет назад построенных под Хабаровском. Все эти годы с момента строительства чиновники не могли изыскать деньги на обустройство дорог.

– Давайте будем учитывать просьбы граждан. Даю поручению **минтрансу** вместе с главой поселения заняться этими дорогами. Мы готовы оказать вам поддержку, – распорядился врио губернатора.

Эксперты отмечают, что опыт работы на федеральном уровне позволяет Михаилу Дегтярёву более гибко подходить к решению каждой конкретной проблемы, изыскивая нетривиальные возможности и поиск компромисса.

Стоит отметить, согласно проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в течение

5 лет в нормативное состояние должны привести 60,6 процентов региональных дорог и 85 процентов трасс в городских агломерациях. Так, создатели проекта считают, что будет снижено количество мест ДТП в два раза по сравнению с 2017 годом.

Вторым вопросом на заседании правительства Хабаровского края участники обсудили тему экологической безопасности региона.

<https://hab.mk.ru/economics/2020/09/26/za-krupnyy-remont-dorog-vzyalis-v-khabarovskom-krae.html>

### **ТАСС; 2020.25.09; НА КОЛЫМЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ДОРОГУ К ГОРНОЛЫЖНОМУ КОМПЛЕКСУ**

Ремонтные работы на участке трассы Магадан – Балаганное – Талон, которая ведет к популярному в регионе горнолыжному комплексу, завершили в Магаданской области. Об этом сообщил в пятницу ТАСС заместитель министра дорожного хозяйства и транспорта Сергей Красоткин.

Участок трассы ведет к горнолыжному комплексу «Снегорка» и муниципальной «Русской горнолыжной школе», на нем достаточно высокий трафик, но водители жаловались на многочисленные ямы, выбоины и трещины.

«Приемная комиссия подписала сегодня акт, участок введен в эксплуатацию», – сказал Красоткин. Работы начались в июне, за это время реконструировано 3,2 км дороги. В частности, выполнено устройство асфальтобетонного покрытия в два слоя. Строители досыпали обочины, нарезали кюветы и установили часть барьерного ограждения.

«Взяты пробы выравнивающего и верхнего покрытий. Лабораторные исследования проб показали положительные результаты, недочетов не выявлено, все соответствует нормативным показателям», – сказал директор дорожного учреждения «Магаданское», которое вело работы, Денис Лукин.

На реконструкцию участка трассы по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** направили 70 млн рублей. Всего в этом году по этому проекту Магаданской области выделено 190 млн рублей.

Отремонтированная трасса Магадан – это еще и единственная дорога к селам Балаганное, Тауйск и Талон, где проживают более 1 тыс. человек. Она всегда должна находиться в надлежащем состоянии, иначе местные жители будут отрезаны от Магадана.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dorogu-k-gornolyznomu-kompleksu-otremontirovali-v-magadanskoj-oblasti-po-nacproektu>

### **ТАСС; 2020.25.09; БОЛЕЕ 600 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ С НАЧАЛА ГОДА**

Более 600 км автомобильных дорог удалось отремонтировать в Нижегородской области с начала 2020 года в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщил журналистам в четверг губернатор региона Глеб Никитин.

«В Нижегородской области уже завершён ремонт 128 участков дорог общей протяжённостью 603,3 км. Работы по ремонту дорог в регионе начались в апреле. И сейчас они идут в графике, в ряде случаев – даже с опережением. По данному показателю мы находимся на втором месте после Московской области среди регионов России и на первом – в ПФО», – пояснил Никитин.

По данным **пресс-службы** губернатора региона, на 2020 год в рамках **нацпроекта** был запланирован капитальный ремонт 195 участков автомобильных дорог общей протяжённостью более 880 км, что на 116 км больше, чем было отремонтировано в 2019 году. Ранее **Федеральное дорожное агентство** приняло решение о выделении Нижегородской области дополнительных 711 млн рублей на ремонт автомобильных дорог. Средства уже поступили на баланс областного бюджета.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bolee-600-km-dorog-otremontirovali-v-nizhegorodskoj-oblasti-po-nacproektu-s-nacala-goda>

### **ТАСС; 2020.25.09; В СОЧИ ВОССТАНОВИЛИ ДВА МОСТА, КОТОРЫЕ БЫЛИ РАЗРУШЕНЫ ПАВОДКОМ В 2018 ГОДУ**

Два моста в Лазаревском районе Сочи, которые были разрушены из-за паводка в октябре 2018 года, восстановлены. Капитальные сооружения были возведены в ауле Хаджико на месте старых переправ, сообщили журналистам в пятницу в **пресс-службе** администрации города.

«На данном участке расположены порядка 40 домов, здесь проживают около 150 человек. Все это время жителям приходилось пользоваться временными конструкциями. В период сильных дождей люди испытывали трудности, не могли проехать к социальным объектам – больнице и сестринскому пункту. Сейчас мосты восстановлены, по ним спокойно двигаются автомобили», – привели в **пресс-службе** слова первого заместителя главы администрации Лазаревского района Владимира Кавицина.

Уточняется, что строительство велось с учетом всех возможных рисков. Строители расширили русло ручья и восстановили дорожное полотно. Помимо этого, в ауле Хаджико появилась дамба, которая защищает один из берегов реки Аше.

Также в населенном пункте планируют благоустроить сквер на набережной и создать зоны отдыха с детскими и спортивными площадками.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-soci-vosstanovili-dva-mosta-kotorye-byli-razruseny-pavodkom-v-2018-godu>

### **ТАСС; 2020.25.09; ПРОТИВОЛАВИННУЮ ГАЛЕРЕЮ ТРАНСКАМА В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ К 2023 ГОДУ**

Противолавинную галерею протяжённостью более 800 метров, которая находится на лавиноопасном участке у границы с Южной Осетией, капитально отремонтируют к 2023 году. На участке заменят дорожное покрытие, а также установят железобетонные лотки для отвода воды, сообщил ТАСС начальник ФКУ Упрдор «Кавказ» Руслан Лечхаджиев.

«В настоящее время в Северной Осетии на Транскавказской магистрали ведется капитальный ремонт противолавинной галереи. Речь идет об искусственном сооружении, расположенном на лавиноопасном участке федеральной автодороги А-164 у границы с Южной Осетией. <...>. Сейчас на объекте возводят временную объездную дорогу под две полосы движения. Согласно госконтракту, капитальный ремонт завершат в декабре 2022 года», – сказал Лечхаджиев.



По его словам, проектом предусмотрено восстановление и усиление железобетонных элементов и металлических гофроконструкций галереи. «На участке заменят дорожную одежду, а покрытие двухполосной проезжей части устроят с использованием тяжелого бетона толщиной 20 см. Данную технологию применяют в сооружениях тоннельного типа для соблюдения техники пожарной безопасности», – добавил собеседник агентства.

Он отметил, что протяженность галереи составляет 827 метров, а высота – 4,5 метра. Для отвода воды с проезжей части устроят железобетонные лотки, а с нагорного участка – застенный дренаж. Дорожники отремонтируют инженерные системы, электроосвещение и видеонаблюдение. Дополнительно оборудуют вентиляцию, средства автоматики и противопожарную сигнализацию.

«Кроме того, установят телефонную связь для оперативных звонков в круглосуточный диспетчерский пункт управления. В целях обеспечения безопасности движения нанесут разметку из термопластика и установят новые дорожные знаки. Для очистки сточных вод от песка и нефтепродуктов устроят очистные сооружения», – рассказал начальник Упрдор «Кавказ».

Транскавказская автомагистраль – единственная дорога, которая связывает Россию и Южную Осетию. Ее протяженность составляет 164 км, основная часть маршрута проходит по высокогорью.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/protivolavinnuu-galereu-transkama-v-severnoj-osetii-otremontiruut-k-2023-godu>

### **ТАСС; 2020.25.09; ВЛАСТИ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ НАПРАВИЛИ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2020 ГОДУ БОЛЕЕ 1,8 МЛРД РУБЛЕЙ**

Власти в Хабаровском крае вложили в ремонт дорог, запланированный по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», более 1,8 млрд рублей, сообщил и. о. министра транспорта и дорожного хозяйства края Роман Мирошин на расширенном заседании правительства региона в пятницу.

«Исполнение по региональному проекту «Дорожная сеть» составляет 1 млрд 821 млн рублей», – сказал Мирошин, уточнив, что всего в этом году на ремонт дорог по нацпроекту будет направлено 3,6 млрд рублей, из которых почти 1,7 млрд рублей – федеральные средства.

На эти деньги будут отремонтированы 110 участков дорог, 48 из них находятся в Хабаровске, 31 – в Хабаровском районе, 20 – в Комсомольске-на-Амуре, еще 11 – в других районах. В общей сложности – 180 км. «Объем укладки асфальтобетона и других типов покрытий в Хабаровской, Комсомольской городских агломерациях и по автодорогам регионального значения составляет 73%», – добавил Мирошин.

До 2024 года в регионе планируют привести в порядок 330 км автодорог. Работы предстоит провести в Хабаровске и в Комсомольске-на-Амуре, а также в сельских территориях.

В числе проблемных вопросов глава краевого Минтранса назвал низкое качество подготовки проектно-сметной документации, плохой контроль со стороны заказчика за выполнением ремонта, недостаточный объем финансирования на комплексную реконструкцию дорожной инфраструктуры, мероприятий по ликвидации аварийных мест – министерство, по словам Мирошина, будет работать по этому направлению с федеральным центром.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-habarovskogo-kraa-napravili-na-remont-dorog-v-2020-godu-bolee-18-mlrd-rublej>

### **РЖД-ПАРТНЕР; 2020.25.09; ЗАПРЕТ ОТКРЫТОЙ ПЕРЕВАЛКИ ДАСТ ГОСУДАРСТВУ ПРАВО РАЗРЫВАТЬ ДОГОВОР АРЕНДЫ СО СТИВИДОРОМ**

Разработанный **Минтранс** законопроект о запрете открытой перевалки угля даст право государству разрывать договор аренды со стивидором. Однако такое решение будет принято только в случае вынесения судом решения о приостановке деятельности в связи с нарушением экологического законодательства, сообщили в **пресс-службе Минтранса**.

Запрет открытой перевалки даст государству право разрывать договор аренды со стивидором

Кроме того, в министерстве уточнили, что законопроект после рассмотрения правительством будет направлен на прохождение дальнейших регламентных процедур. На данный момент нет окончательного понимания того, какие именно санкции и в какой период будут применяться к недобросовестным игрокам рынка.

Напомним, согласно поручению **президента РФ Владимира Путина**, к концу 2020 года все стивидорные компании, занимающиеся перевалкой угля, должны перейти на закрытые технологии. Соответствующие соглашения между стивидорами, с одной стороны, и региональными и федеральными органами власти, с другой, подписывались в основном в 2018 году.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zapret-otkrytoy-perevalki-dast-gosudarstvu-pravo-razryvat-dogovor-arendy-so-stividorom/>

### **ТАСС; 2020.25.09; ЭКСПОРТНЫЙ НАЦПРОЕКТ ПОСЛЕ ОБНОВЛЕНИЯ БУДЕТ СОСТОЯТЬ ИЗ ТРЕХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ**

Национальный проект «**Международная кооперация и экспорт**» после обновления будет сокращен: из него будут выведены федеральный проект «Экспорт услуг» под кураторством Минэкономразвития и федеральный проект «Логистика международной торговли» под кураторством **Минтранса**. Об этом рассказал на тематическом круглом столе в Общественной палате начальник департамента регулирования внешней торговли и поддержки экспорта Минпромторга Андрей Цемахович.

«Было принято решение уйти от ряда направлений инфраструктурных служб, которые раньше присутствовали в национальном проекте», – сказал он. В итоге после корректировок национальный проект будет включать только три национальных проекта, отметил он. «У нас осталось из пяти только три федеральных проекта: федеральный проект «Промышленный экспорт», «Экспорт АПК» и «Системные меры [развития международной кооперации и экспорта]», – сказал он.

Представители Минэкономразвития и **Минтранса** подтвердили на круглом столе эти планы.

При этом, исходя из комментария Минэкономразвития, часть мероприятий федерального проекта «Экспорт услуг», а именно субсидии на сертификацию и адаптацию аудиовизуальной и ИТ-продукции под требования зарубежных рынков, а также рибейты (компенсация части затрат иностранных съемочных студий, работающих на территории России), будут перенесены в федеральный проект «Системные меры развития международной кооперации и экспорта». Другие мероприятия по поддержке экспорта образования или медицинских услуг будут отражены в национальных проектах «Образование» и «Здравоохранение».

При пересмотре паспорта власти пришли к выводу, что развитие **пунктов пропуска** целесообразно синхронизировать с развитием объектов транспортной инфраструктуры. Усиление пропускной способности через границу нужно обеспечивать не только открывая новые **пункты пропуска**, но и расширяя дороги, совершенствуя соответствующую подъездную транспортную инфраструктуру, а эти задачи изначально не были прописаны внутри экспортного **нацпроекта**. К тому же строительство каждого нового **пункта пропуска** – это кооперационная работа с государственными контрольными органами,

рассказал portalу «Будущее России. Национальные проекты» **исполняющий обязанности директора департамента государственной политики в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу Михаил Кокаев.**

«Принято решение вывести эти мероприятия из национального проекта в госпрограмму «Развитие транспортной системы» с сохранением объема финансирования», – сказал он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9546923>

### **ТАСС; ЮНИЯ ПОЛЯКОВА; 2020.25.09; ЭКСПОРТ ОСВОБОЖДАЕТСЯ ОТ ГРАНИЦ И УСЛУГ: КАК ИЗМЕНИТСЯ ПАСПОРТ ТОРГОВОГО НАЦПРОЕКТА**

Власти продолжают обсуждать корректировки национальных проектов. Сегодня о будущем формате проекта «**Международная кооперация и экспорт**» на тематическом круглом столе в Общественной палате рассказали представители трех задействованных ведомств – Минпромторга, **Минтранса** и Минэкономразвития, а также Российский экспортный центр (РЭЦ).

Пересмотр паспортов связан с указом президента: документ «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» подразумевает продление мероприятий проектов еще на 6 лет, а также уточнение их целевых показателей. Что касается экспорта, его паспорт подвергнется оптимизации: из пяти федеральных проектов в составе **нацпроекта** останется только три, меры поддержки экспорта услуг «переедут» в оставшиеся подразделы, а мероприятия по увеличению пропускной способности границы РФ переместятся из **нацпроекта** в госпрограмму **Минтранса**, забрав с собой финансирование. О том, какие еще изменения ждут экспортный **нацпроект**, выяснял корреспондент portalа «Будущее России. Национальные проекты».

Федеральные и региональные ведомства, эксперты и бизнес были едины в одном: несмотря на развитие электронных видов торговли, пандемия коронавируса оказала негативное влияние на экспорт в этом году. Согласно «июльскому» указу президента, если прежде объем экспорта несырьевых неэнергетических товаров в 2024 году должен был составить \$250 млрд, то теперь задача масштабируется на десятилетие – достичь роста экспорта не менее чем на 70% по сравнению с показателем 2020 года. Участники даже задались вопросом – объективно ли брать за основу 2020 год, поскольку его результаты будут далеки от реальных экономических возможностей.

«Год тяжелый, он високосный, и я очень надеюсь, что вместе с окончанием года все беды, начиная от коронавируса, и заканчивая некими экономическими коллапсами, которые он с собой принес (уйдут – прим. ред.)», – выразил надежду начальник департамента регулирования внешней торговли и поддержки экспорта Минпромторга Андрей Цемахович.

По итогам первых семи месяцев экспорт в денежном выражении составил \$82,1 млрд – 49,2% от планового значения на 2020 год. Упали объемы продаж строительной продукции, химической отрасли и товаров лесопромышленного комплекса – опорных для экспорта направлений. Однако хорошие результаты показывает экспорт легкой промышленности и аграрно-промышленного комплекса.

О последнем рассказала заместитель директора Департамента развития экспорта продукции АПК Ольга Миронова: по ее словам, несмотря на пандемию, Россия расширила географию экспорта сельскохозяйственной продукции на 14 новых стран, доведя общее количество до 160 стран.

Сокращение с пересмотром

Меры поддержки экспорта услуг – а это в основном ребейты (компенсация части затрат иностранных съемочных студий, работающих на территории России) и субсидии на адаптацию и сертификации российских услуг (соответствие видео и аудио, it-продукции требованиям зарубежных рынков) заложены внутри раздела «Экспорт услуг» **нацпроекта**

под управлением Минэкономразвития. В будущей редакции **нацпроекта** этого федерального проекта не будет, сказала представитель МЭР.

«Но мы сохраняем все эти цели. У нас часть мероприятий уйдет в федпроект «Системные меры развития международной кооперации и экспорта» – это, в частности, две меры поддержки, которые мы делали для IT и киноиндустрии», – отметила она.

Первоначально весь нетоварный экспорт был объединен в этом отдельном федеральном проекте: но оказалось, что экспорт услуг напрямую связан с экспортом товаров, а отдельные профильные услуги, например, в сфере образования или здравоохранения, уже присутствуют в соответствующих **нацпроектах**. Следовательно, исключение этого федпроекта снимает дублирование.

Также паспорт обновленного национального проекта лишится федерального проекта «Логистика международной торговли».

«Было принято решение уйти от ряда направлений инфраструктурных служб, которые раньше присутствовали в национальном проекте», – отметил Цемахович.

Среди целей действующего **нацпроекта** была задача по строительству и модернизации до конца 2024 года **22 пунктов пропуска** через границу РФ для усиления международной торговли, на это предполагалось выделить 21,588 млрд рублей в 2019-2024 годах.

При пересмотре паспорта власти пришли к выводу, что развитие **пунктов пропуска** целесообразно синхронизировать с развитием объектов транспортной инфраструктуры. Усиление пропускной способности через границу нужно обеспечивать не только открывая новые **пункты пропуска**, но и расширяя дороги, совершенствуя соответствующую подъездную транспортную инфраструктуру, а эти задачи изначально не были прописаны внутри экспортного **нацпроекта**. Плюс, строительство каждого нового **пункта пропуска** – это кооперационная работа с государственными контрольными органами, рассказал порталу «Будущее России. Национальные проекты» **исполняющий обязанности директора департамента государственной политики в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу Михаил Кокаев**.

«Принято решение вывести эти мероприятия из национального проекта в госпрограмму «Развитие транспортной системы» с сохранением объема финансирования», – сказал он.

«Опасаться, что это решение приведет к заморозке работ, не стоит. В настоящее время ведется проектирование и строительство (реконструкция) порядка сорока **пунктов пропуска** со сроком реализации до 2024 года, в том числе по объектам, которые были заложены в национальном проекте. Никогда в истории такого не было. Только на границе России и Грузии, на **пункте пропуска** «Верхний Ларс» мы планируем увеличить пропускную способность в 5 раз», – добавляет **Кокаев**.

В итоге, из пяти федеральных проектов внутри экспортного **нацпроекта** останутся только три: «Промышленный экспорт», за который отвечает Минпромторг, «Экспорт продукции АПК» с ответственностью Минсельхоза и «Системные меры развития международной кооперации и экспорта» во главе с Российским экспортным центром. Как ранее сообщал портал, финансирование **нацпроекта** из федерального бюджета в 2021 году составит 97,5 млрд рублей, в 2022 и 2023 годах может вырасти до почти 206 млрд и 193 млрд рублей соответственно. По сравнению с параметрами паспорта **нацпроекта** в первой версии, финансирование **нацпроекта** может снизиться в 2021-2023 годах на 24,3%, 11,8% и 14,7% соответственно.

Поддержка на местах

При этом, по словам участников круглого стола, меры поддержки секвестировать не планируется. Более того, могут появиться новые стимулирующие экспортеров инструменты. Так, со следующего года должен заработать механизм ребейтов, который в текущем году дорабатывался, но фактически запущен не был. Отдельные точечные меры могут появиться в части поддержки экспортеров АПК. Что касается промышленного экспорта, то, по словам представителя Минпромторга, продолжится субсидирование

транспортных затрат экспортеров. Но, если в 2020 году на эти цели было выделено 31,5 млрд рублей, то на 2021 год пока определено бюджетом 18 млрд рублей.

«Мы будем обращаться в правительство и будем просить об увеличении», – сказал Андрей Цемахович.

Отдельно министерство обещает работать над поддержкой российских экспортеров на международных торговых площадках, над модернизацией механизма гарантии обратного выкупа, а также займется развитием послепродажных центров обслуживания техники. Последний пункт важен для развития экспорта товаров машиностроения с долгим сроком службы. В частности, по оценкам экспертов, из-за слабого развития послепродажного обслуживания не реализовался в полной мере экспортный план самолета SSJ-100.

Экспортеры и эксперты, участвующие в совещании, не высказали негативных эмоций в части пересмотра паспорта проекта. Их больше волновали частные вопросы: эффективность работы торговых представительств РФ за рубежом, отсутствие электронных очередей на **пунктах пропуска** и электронного документа оборота, а также вопросы законодательства. Министерства обещали отреагировать на каждый запрос.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/eksport-osvobozdaetsya-ot-granic-i-uslug-kak-izmenitsya-pasport-torgovogo-nacproekta>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИТАЛИЙ ТИМОФЕЕВ; 2020.25.09; НАЦПРОЕКТ ПО ТРАНСПОРТУ БУДЕТ РАЗРАБОТАН В РОССИИ**

Тверской механический завод электротранспорта (входит в «ПК Транспортные системы») посетил **помощник Президента РФ Игорь Левитин**.

Вместе с ним первое и единственное в России предприятие по производству алюминиевых трамвайных кузовов посетили председатель Комитета Государственной думы РФ по транспорту и строительству Евгений Москвичев, **заместитель министра промышленности и торговли РФ Александр Морозов**, губернатор Тверской области Игорь Руденя. Экскурсию по заводу провел президент «ПК Транспортные системы» Феликс Винокур.

Осенью 2019 года здесь завершилась комплексная модернизация производственной площадки. Объем инвестиций составил порядка 3 млрд руб. Сегодня Тверской механический завод электротранспорта – уникальное в России предприятие по производству трамвайных кузовов из алюминия. Установленное на заводе оборудование позволяет самостоятельно обрабатывать алюминиевые профили, проводить сварочную работу, осуществлять покраску и первичную сборку трамвая (окна, кабина, полы и др.).

«ПК Транспортные системы» уже произвела первый трамвай, кузов которого полностью сделан из алюминия. Это трехсекционная модель 71–931 М, выполненная на базе самого популярного трамвая «Витязь–М», более 400 единиц которого успешно эксплуатируется в Москве и Санкт–Петербурге. Алюминиевый трамвай получил название «Витязь–Ленинград» и недавно отправился с Тверского механического завода электротранспорта в Санкт–Петербург на Невский завод электрического транспорта имени Ф.А. Пироцкого для прохождения конечной сборки, тестовых испытаний и обкатки.

В перспективе «ПК Транспортные системы» будет рассматривать возможность производства всего городского электрического транспорта в обновленном каркасе. Новые алюминиевые трехсекционные трамваи компания планирует поставлять как на российский рынок, так и на экспорт.

«Мы поставили задачу создать уникальный продукт, которого нет на российском рынке, – отметил президент ООО «ПК Транспортные системы» Феликс Винокур. – Сегодня во всех сферах промышленности и машиностроения идет постоянное развитие. Совершенствуются материалы и технологии. Мы убеждены, что будущее отечественного трамваестроения – за алюминиевыми кузовами. Для этого мы построили не имеющий аналогов завод, специализирующийся на производстве данного типа продукции. Мы



представим наиболее долговечный и практичный в эксплуатации трамвай, который по ряду показателей превзойдет стальные аналоги. Уверен, что алюминиевые трамваи будут пользоваться спросом не только в России, но и на европейском рынке».

После посещения завода помощник **Президента РФ** провел заседание рабочей группы Госсовета по направлению «Транспорт», в котором приняли участие представители Администрации **Президента РФ**, Совета Федерации, Госдумы и пятнадцати регионов России.

Игорь Левитин отметил, что у правительства есть задача разработать **нацпроект** по транспорту, направленный на решение государственных целей.

– Одна из них – это обновление автопарка. Эта задача будет решаться на президиуме Госсовета. Сегодня мы узнали, как работает система пассажирских перевозок в Тверской области. Регион является самым передовым по использованию общественного транспорта, – сказал помощник президента.

Игорь Руденя заверил всех, что Верхневолжье готово поделиться опытом внедрения единого стандарта пассажирских перевозок в Твери.

Новая транспортная модель с 2021 года получит развитие в других муниципалитетах Тверской области. Первыми для внедрения станут Ржевская, Старицкая и Кимрская агломерации.

Губернатор также сообщил, что в Твери планируется вновь запустить трамвайное движение. Будет проведена реконструкция путей с применением бесстыковых технологий укладки рельсов, обновлен подвижной состав.

**Министерство транспорта РФ** представило программу по обновлению парка пассажирского общественного транспорта. Первая поставка транспортных средств произойдет уже в текущем году в Белгородскую, Екатеринбургскую, Воронежскую, Омскую, Казанскую, Нижегородскую, Череповецкую, Ивановскую, Кемеровскую, Липецкую, Самарско–Тольяттинскую и Пермскую городские агломерации.

Всего за 4 года реализации программы на обновление автотранспорта в городах России будет направлено 31,3 млрд руб.

<https://transportrussia.ru/item/5796-natsproekt-po-transportu.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2020.25.09; МЕСТО ДИАЛОГА; В МОСКВЕ ПРОШЛА МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ HELIRUSSIA 2020**

В торжественной церемонии открытия выставки приняли участие: первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Владимир Кожин, **заместитель министра** промышленности и торговли РФ Олег Бочаров, **заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Алексей Новгородов**, руководитель Госкорпорации «Роскосмос» Дмитрий Рогозин, генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский, президент Союза авиапроизводителей России Борис Алешин, председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков, генеральный директор авиакомпании «ЮТэйр» Андрей Мартиросов и другие официальные лица.

Хранить и развивать традиции

Владимир Кожин зачитал приветствие участникам и гостям выставки Президента Российской Федерации. В своем обращении **Владимир Путин** отметил, что Россия по праву считается одним из признанных лидеров мирового вертолетостроения. Наши выдающиеся соотечественники стояли у истоков зарождения отрасли, создавали опережавшие свое время технологии и внедряли оригинальные инженерные решения.

Отрадно, что сегодня российские авиастроительные компании, исследовательские центры и конструкторские бюро бережно хранят и развивают эти замечательные творческие, трудовые традиции. Выставка неизменно привлекает внимание специалистов, экспертов и

самой широкой публики, служит авторитетной площадкой для укрепления международной кооперации, наращивания взаимовыгодных контрактов, запуска перспективных проектов.

Пожелания эффективной и плодотворной работы от имени главы Минпромторга России Дениса Мантурова, с которыми он обратился к участникам выставки, озвучил Олег Бочаров. «Отраслевая выставка – показатель значимости индустрии, она позволяет обмениваться опытом, устанавливать новые торговые связи с зарубежными партнерами, давать путевку в жизнь новейшим технологиям, которые еще несколько лет назад казались недостижимыми. Ежегодное увеличение количества участников и расширение географии выставки способствуют формированию тесного мирового сообщества и определяют вектор развития как отечественной вертолетной авиации, так и мировой авиакосмической индустрии в целом», – подчеркнул министр.

Алексей Новгородов вручил дипломы выпускникам Омского летно–технического колледжа гражданской авиации имени А.В. Ляпидевского. Благодаря совместному проекту колледжа, **Росавиации**, АО «Русские Вертолетные Системы» и АО «ЮТэйр–Вертолетные услуги» курсанты смогли пройти летную подготовку на вертолетах «Ансат», специально доработанных на Казанском вертолетном заводе. Ранее на этом типе воздушного судна обучение не проводилось. В настоящее время на базе колледжа обучение прошли десять курсантов. Трое из выпускников были приняты на работу в авиакомпанию «Русские Вертолетные системы» и уже завтра пополнят ряды вторых пилотов.

Онлайн–формат расширил диалоги...

Почетные гости провели обход выставки, в ходе которого обстоятельно интересовались новинками вертолетной индустрии. Было отмечено, что, несмотря на перенос сроков проведения HeliRussia, удалось сохранить к выставке интерес профессионального сообщества. В выставке приняли участие более 150 компаний из 12 стран мира.

Заметим, что пандемия не только инициировала перенос традиционного срока проведения мероприятия, но и стала барьером для участия в нем многих зарубежных компаний. Напомним, что прошлогоднее действо собрало представительную экспозицию: в выставке приняли участие 234 компании из 19 стран мира: Австралии, Беларуси, Бельгии, Великобритании, Германии, Ирана, Италии, Канады, Ливии, Литвы, Мальты, России, Словакии, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции и США.

Недостаток прямого общения в какой–то степени компенсировал традиционный партнер выставки – лингвистическая компания «ЭГО Транслейтинг СБ», которая оказывает профессиональное сопровождение работы предприятий авиационной отрасли. Специально для участников HeliRussia 2020 была предоставлена возможность провести переговоры в онлайн–формате с представителями иностранных компаний, которые не смогли посетить выставку в связи с введенными ограничительными мерами.

Более того, в рамках деловой программы выставки АО «ОДК–Климов» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации «Ростех») заключило контракт жизненного цикла с крупнейшим эксплуатантом вертолетной техники Республики Индия Sky One Airways. Церемония подписания проходила одновременно в двух странах: в России и Индии. Как видим, объединили компании современные технологии: видеоконференция и закрытый канал связи, которые позволили подписантам поставить подписи одновременно на цифровой версии соглашения.

Нельзя сказать, что выставка изобиловала новинками вертолетной индустрии. В то же время следует отметить, что стенды не пустовали. На HeliRussia 2020 демонстрировались более 15 летательных аппаратов, в том числе беспилотные. Кроме того, экспозиция авиационного оборудования представила свыше 80 разработок: оборудование, агрегаты, системы и компоненты.

Впервые на HeliRussia перспективные разработки представили компании – резиденты фонда «Сколково» на объединенном стенде: автономные дроны, конвертопланы, сверхлегкие вертолеты и другие инновационные продукты.

отечественных разработок. Так, одно из центральных мест в экспозиции новых отечественных вертолетов занял модифицированный медицинский модуль разработки и производства Казанского агрегатного завода. От своего предшественника модуль отличается не только расширенным составом и вариативностью медицинского оборудования, но и измененной компоновкой, позволяющей проводить загрузку и выгрузку пациента одним человеком, а также более удобным расположением членов авиамедицинской бригады относительно пострадавшего. Внесенные в конструкцию модуля изменения позволили сделать доступ медперсонала к пациенту более эргономичным и удобным. Применение унифицированных носилок, оборудования и каталки обеспечивает возможность осуществления сквозной транспортировки пациента на носилках, (как с каталкой, так и без нее) без перекладки пострадавшего на всех этапах эвакуации наземным и воздушным видами транспорта. При этом обеспечивается бесперебойное подключение аппаратов жизнедеятельности, что значительно снижает риски для здоровья пострадавшего.

Актуальной среди новинок, представленных на выставке, стал транспортировочный инфекционный бокс. АО «Русские Вертолетные системы» продемонстрировало бокс, которым оснащены вертолеты компании. Бокс применяется для изолирования пациента в герметичной среде с системой рециркуляции очищенного воздуха с целью минимизировать возможность заражения медиков и летно–технического персонала. Применение бокса позволило компании выполнять санитарные рейсы в период пандемии и перевозить инфекционных больных.

Одним из важных деловых событий первого дня стало подписание соглашения между холдингом «Вертолеты России» и авиакомпанией «Полярные авиалинии». Документ предполагает полное сервисное сопровождение эксплуатации вертолетов «Ансат», которые будут поставляться эксплуатанту начиная с 2021 года.

Деловая программа выставки насчитывала десятки мероприятий. Флагманом стала пленарная дискуссия «Финансовые инструменты для вертолетной отрасли», которая была разделена на две части: «Государственная политика и инструменты стратегического управления» и «Инструменты лизинга и страхования для вертолетной отрасли». Участие в дискуссии приняли директор Департамента авиационной промышленности Минпромторга России Дмитрий Лысогорский, начальник отдела промышленного развития воздушного транспорта Департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса России** Антон Никифоров, управляющий директор ВЭБ.РФ Алексей Чистяков, первый замдиректора Фонда развития промышленности Алексей Кузнецов, а также представители финансового сектора: банков, инвестиционных, лизинговых и страховых компаний. Модератором дискуссии выступила Наталья Трофимова – заместитель генерального директора «РВС–Холдинг» по стратегии и развитию. Участники дискуссии сформировали видение финансовых инструментов и взаимного экономического поведения, которые помогут усилить отрасль.

Грядет эра беспилотников

Другими важными событиями мероприятия стали презентации двигателей АО «ОДК», «круглый стол» «Проектирование и строительство вертолетных площадок», организованные АО «Русские вертолетные системы», 12–я международная конференция «Рынок вертолетов: реалии и перспективы», организованная Ассоциацией вертолетной индустрии, а также «круглый стол» «Беспилотные авиационные системы в задачах экономического развития», организатором которого выступило АО «Кронштадт». Он стал местом ряда интересных презентаций. В частности, директор проектного комплекса

«Авиатранспортная система» ФГБУ «Институт имени Н.Е. Жуковского» Дмитрий Ефанов отметил, что отправная точка массового внедрения высокоавтоматизированных и беспилотных авиационных систем – это построение современной системы управления безопасностью. «Мы живем в то время, когда влияние человеческого фактора в пилотируемом пространстве снижается, происходит вывод летчика и диспетчера из контура управления реального времени. И им на смену приходят технологии автоматизации управления летательными аппаратами, создаваемые на основе искусственного интеллекта. Ответственность за безопасность полетов переходит к производителю летательной техники», – подчеркнул Дмитрий Ефанов.

Все участники «круглого стола» подчеркивали неизбежность перехода всех видов транспорта в беспилотный режим работы. Интеграция в городскую систему мобильности позволит повысить уровень связности всего общественного транспорта. И она уже происходит, отметил начальник отделения программ развития ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» Александр Дрозд. Так, в Латинской Америке Airbus запустил первую платформу для заказа вертолетного такси – Voom (аналог Uber), дорожное и транспортное ведомство ОАЭ ведет работу над созданием сервиса воздушного такси в Дубае... В мире насчитывается уже более 200 разработок и проектов в области пассажирских БАС. Эра беспилотников не за горами...

<https://transportrussia.ru/item/5797-mesto-dialoga.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2020.25.09; СТРАСТИ ПО ЭКСПЕРТИЗЕ; ПОЧЕМУ ЭКОЛОГИ БЬЮТ ТРЕВОГУ**

Государственной думой России одобрен законопроект, который позволит ускорить строительство железных дорог. Следующая стадия – решение Совета Федерации и **Президента России**. Если коротко, то согласно документу можно не проводить государственную экологическую экспертизу при возведении железных и автомобильных дорог, портов и аэродромов на особо охраняемых природных территориях. Экологи и общественность бьют тревогу, поскольку появляется возможность застройки заповедных земель без изучения последствий этого строительства для природы.

При этом законопроект предполагает наделить Правительство России полномочиями по отмене ряда нормативов при реализации наиболее важных железнодорожных проектов. В первоначальном варианте планировалось отменить даже государственную экологическую экспертизу (ГЭЭ) при строительстве наиболее опасных объектов, в том числе всех объектов обращения с отходами – мусоросжигательных заводов, предприятий по утилизации и обезвреживанию мусора, а также проектов рекультивации свалок.

Законопроект в новой редакции отличается в лучшую сторону по сравнению с вариантом, который предлагался изначально. В части государственной экологической экспертизы из него исключены нормы, которые бы отменяли государственную экологическую экспертизу для объектов обращения с отходами и объектов первой категории опасности. Таким образом, для наиболее опасных и наиболее значимых для людей объектов ГЭЭ, оценка воздействия на окружающую среду, общественные обсуждения сохраняются. Что касается особо охраняемых природных территорий (ООПТ), законопроект не стал лучше, так как экспертиза полностью отменяется для всех заповедных территорий регионального уровня.

Кроме этого, законопроектом предполагается для федеральных особо охраняемых природных территорий отмена экологической экспертизы для объектов модернизации транспортной инфраструктуры до 31 декабря 2024 года. Это относится к автомобильным и железным дорогам, аэропортам, портам и всей инфраструктуре, которая с ними связана. И эта же норма распространяется на объекты Байкальской природной территории.

Также для объектов БАМа и Транссиба допускаются проведение сплошных рубок леса и перевод земель лесного фонда в земли других категорий, что раньше было полностью запрещено.

Отмечается, что послабления необходимы для увеличения пропускной способности Байкало–Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей.

Так что, значит, экспертиза по оценке экологических последствий строительства транспортной инфраструктуры отменяется вообще?

Функция экологической экспертизы теперь передана Главгосэкспертизе. Экологическая экспертиза проводится внутри общей государственной экспертизы. С учетом длительности бюрократических процедур, которые сопровождают процесс экспертизы, когда необходимо ускорить выход проекта на сметную документацию, это действительно очень важный момент, позволяющий на несколько месяцев раньше выводить проекты на сметную документацию для строителей, чтобы они быстрее приступали к работам.

Это касается всех тех проектов, где еще продолжается разработка проектно–сметной документации. Но одновременно не будет относиться к тем проектам, на которые уже имеется полный комплект документов. А что касается тех объектов, сроки ввода которых планировались в 2022–2024 годах, – есть возможность ввести их в строй раньше. Для этого нужно ускорить прохождение проектно–сметной документации.

В случае принятия законопроекта документация будет проверяться в рамках градостроительной экспертизы при Минстрое России. Несмотря на отмену экологической экспертизы, строительство упомянутых объектов будет возможно на ООПТ лишь в случае, если это не запрещено другими законодательными актами (например, законом об ООПТ).

Да, если не углубляться в проблему, то кажется, что опасения экологов имеют под собой основания. Особенно если вспомнить, по каким территориям проходят те же БАМ и Транссиб. Но, как было отмечено, экспертиза как таковая не отменяется. Отменяются, скорее, ее процедуры, которые параллельно проводились в рамках различных нормативных документов. И это, кстати, согласуется с проводимой политикой «регуляторной гильотины», в рамках которой отменяются не только устаревшие, но и дублирующие друг друга нормативные акты. А что касается отмены экоэкспертизы при строительстве железных дорог, то здесь есть своя специфика, и на ней хочется остановиться особо.

Экология внутри проекта. При проектировании железной дороги предусмотрен раздел «Охрана окружающей среды». Раздел достаточно серьезный и включает в себя мероприятия по защите земли (литосферы), воздушного (атмосферы) и водного (гидросферы) бассейнов.

Защита литосферы. Сооружение земляного полотна железной дороги может нарушить естественное равновесие окружающей среды. В сложных геологических и климатических условиях при сооружении железной дороги опасные участки необходимо либо обойти, либо предусмотреть меры, препятствующие неблагоприятным процессам.

Например, прокладка железной дороги в условиях вечной мерзлоты вызывает деградацию мерзлоты, из–за оттаивания подземных льдов могут произойти провалы грунта и деформация земляного полотна. Поэтому в проектах стараются максимально сохранить торфяно–моховой покров как хороший термоизолятор. В условиях вечномерзлых грунтов и подземных льдов избегают проектирования выемок, которые нарушают естественное равновесие окружающей среды. При необходимости устройства выемок в проекте предусматривают применение теплоизоляционных материалов, в том числе синтетических, на откосах выемок.

В горных условиях, в зонах активной селевой деятельности применяют меры по стабилизации и исключению оползней, осыпей и предусматривают селепропускные и селезадерживающие сооружения.



Кроме земель, занятых непосредственно железнодорожными путями и сооружениями, при строительстве железной дороги значительные площади земель нарушаются при разработке земляных и балластных карьеров. В проектах должна быть предусмотрена рекультивация нарушенных земель, когда плодородный слой почвы снимается, хранится в буртах, а после отработки карьера отвалы грунта планируют для стока воды, вновь покрывают плодородным слоем для дальнейшего полезного использования.

Охрана атмосферы при проектировании железных дорог. Железная дорога загрязняет атмосферу в результате выбросов вредных химических веществ и пыли.

Существенное загрязнение атмосферы вызывают предприятия железнодорожного транспорта. На территории шпалопропиточных заводов воздух загрязнен парами нафталина, бензола, ароматического углеводорода и антрацена. Большое количество вредных веществ выбрасывается в атмосферу на промывочно–пропарочных станциях, где очищаются цистерны. Сильно загрязняется атмосфера при изготовлении щебня.

На всех указанных объектах необходима установка пылегазоулавливающего оборудования.

Одна из главных экологических проблем железнодорожного транспорта – борьба с шумом. Основным источником шума на железной дороге является контакт движущегося подвижного состава с рельсами. Снижение шума достигается за счет укладки бесстыкового пути, устранения износа рельсов, укладки стрелочных переводов с непрерывной поверхностью катания.

Уровень шума возрастает при прохождении поезда по мостам, путепроводам и эстакадам, особенно по металлическим мостам с безбалластным пролетным строением. Поэтому для снижения шума рекомендуется шире применять железобетонные мосты с проезжей частью на балласте.

Охрана гидросферы. Почти все крупные железнодорожные станции и узлы имеют очистные канализационные сооружения в соответствии с требованиями строительными–техническими норм. Такими сооружениями оборудуются все вновь проектируемые станции и узлы. На шпалопропиточных заводах, в локомотивном и вагонном депо, на промывочно–пропарочных станциях применяются механические, химические и биологические способы очистки сточных вод с замкнутой оборотной системой производственного водоснабжения.

Мероприятия по охране животного мира должны быть предусмотрены уже на стадии выбора направления трассы, размещения и проектирования отдельных сооружений и устройств дороги.

Трасса дороги может пересекать пути миграции животных. Для их охраны устраивают ограждения из металлической сетки высотой 2–2,5 м. А при проектировании водопропускных сооружений предусматривают дополнительные отверстия шириной не менее 8 м и высотой 3 м для перехода животных через железную дорогу. Для некоторых пород животных устраивают переход под железнодорожными путями.

Чтобы исключить столкновение птиц с поездами для отпугивания их от дороги целесообразно устанавливать на ограждении источники ультра– и инфразвука. Особенно это важно в период массовых перелетов птиц в осенне–весенний период.

При пересечении трассой железной дороги водотоков с промысловой рыбой следует сохранить пути миграции рыбы на нерестилища. Для этого строят мосты не только на главном русле, но и на протоках. В отдельных случаях необходимо полное перекрытие пойм реки эстакадой.

Увязка дорог с окружающим ландшафтом. Эта задача решается в процессе ландшафтного проектирования дорог. Применительно к железным дорогам ландшафтное проектирование предусматривает гармоничное включение дороги и всех ее сооружений в ландшафт местности с целью раскрытия красоты природы, дополнения и улучшения природного ландшафта. Может, ландшафтное проектирование напрямую и не связано с

экологией, но согласитесь, что интересные мосты, виадуки, тоннели украшают окружающую среду. А закончить разговор о последствиях отмены экологической экспертизы при строительстве железных дорог можно следующими данными. По статистике, аварии на объектах железнодорожного транспорта чаще всего происходят по следующим причинам: низкое качество изысканий и ошибки при проектировании – 8%; низкое качество производства строительных работ – 15%; нарушение правил эксплуатации оборудования и сооружений – 64%; прочие причины – 13%.

К наиболее частым сочетаниям опасных факторов, приводящих к экологическому риску и авариям, относятся различные виды перегрузок, температурные воздействия, неудачные проектные решения, нарушение правил и режимов эксплуатации оборудования, усталость и старение материала. Факторами экологического риска при функционировании объектов железнодорожного транспорта являются пожары, взрывы, разгерметизация емкостей и магистралей с ядовитыми и взрывчатыми веществами. Таким образом, на экологические риски только от строительства инфраструктурных объектов приходится менее четверти от общего количества возможных. Так что все не так страшно.

<https://transportrussia.ru/item/5800-strasti-po-ekspertize.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮРИЙ ГАВРИЛОВ; 2020.27.09; МОСКОВСКИЙ АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ДОСААФ НАЧАЛ ПОДГОТОВКУ СПЕЦИАЛИСТОВ**

В пятницу гендиректор Московского авиаремонтного завода ДОСААФ Павел Ненастьяев сообщил, что его предприятие совместно с колледжем «Энергия» получили лицензию на подготовку специалистов по трем направлениям – производство и обслуживание авиационной техники, техническое обслуживание авиационных двигателей и эксплуатация беспилотных авиационных систем.

По словам Ненастьяева, ранее на заводе была сертифицирована и открыта базовая кафедра государственного автономного профессионального образовательного учреждения Московской области «Подмосковный колледж «Энергия». На 2020/2021 учебный год уже отобрали 90 абитуриентов, которые учатся в колледже по указанным специальностям. Их теоретическая подготовка будет проходить на базе «Энергии», а с третьего курса вся практическая часть обучения развернется на базе МАРЗ.

Директор колледжа Нерсес Нерсесян рассказал, что с 1991 года не было создано ни одного государственного учебного заведения, которое бы готовило специалистов для авиационной отрасли. «Однако сегодня настал момент, когда эти специалисты стали очень востребованы на рынке труда, причем по всем направлениям авиационной подготовки», – добавил директор.

После совещания представителей министерства образования и науки с **Минтрансом** и **Росавиацией** было принято решение – попробовать создать такое государственное учебное заведение. Проработать вопрос поручили руководству Подмосковного колледжа «Энергия» как крупнейшему региональному игроку профессионального образования. А в качестве его партнера выбрали Московский авиаремонтный завод ДОСААФ «С одной стороны, это небольшой завод, а с другой – предприятие замкнутого цикла, где есть все направления, необходимые для подготовки авиационного специалиста. К тому же специалисты МАРЗ обладают высоким уровнем профессиональной подготовки, что позволило на базе завода открыть и сертифицировать базовую кафедру по эти трем специальностям», – объяснил Нерсесян.

Он уточнил, что подготовка специалистов по трем направлениям – только первый этап дорожной карты. В следующем учебном году планируется открыть набор еще по двум направлениям: обучению пилотов, а также техников по авиационному и радиоэлектронному оборудованию.

<https://rg.ru/2020/09/25/moskovskij-aviaremontnyj-zavod-dosaaf-nachal-podgotovku-specialistov.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.27.09; БОЛЕЕ 200 КМ СКОРОСТНЫХ ДОРОГ ПОЯВИЛИСЬ В РОССИИ ЗА ГОД**

Сеть скоростных федеральных дорог, находящихся в управлении госкомпании «Автодор», в 2019 году увеличилась более чем на 200 километров. Произошло это за счет строительства новых трасс и реконструкции существующих. Такие данные содержатся в отчете **Минтранса** перед правительством о программе деятельности госкомпании, сообщает **пресс-служба** «Автодора».

Полностью завершена трасса М-11 «Нева», связывающая Москву и Петербург – в прошлом году было открыто движение по трем новым участкам общей протяженностью 180 км.

На трассе М-1 «Беларусь» были построены три новые развязки, еще две реконструированы, кроме того введены в строй два новых путепровода.

Проводились работы и на М-4 «Дон». Здесь была запущена в эксплуатацию развязка Сухумийского шоссе. Она позволила без лишних затруднений выезжать на дорогу грузовикам, следующим из порта Новороссийска.

Всего по итогам 2019 года «Автодор» управляла пятью дорогами федерального значения: М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Нева», А-105 «Подъездная дорога от Москвы к аэропорту Домодедово». Их общая протяженность больше 3400 км. Нормативным требованиям соответствуют 83% их протяженности (свыше 2800 км).

Доля внебюджетного финансирования деятельности компании по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог в прошлом году составила 50,3 процента.

До конца 2020 года госкомпания должна ввести 214 км дорог. К концу первого полугодия работы завершены на 130 км трасс. Проведены работы на Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД), трассе М-4 «Дон» (в том числе построен обход села Лосево и города Павловск, что сократило время в пути на курорты юга России для сотен тысяч автотуристов).

На 1 сентября 2020 года общая протяженность платных участков на автомобильных дорогах государственной компании «Автодор» составила 1 544,17 километров (44 процента от общей протяженности сети автомобильных дорог Государственной компании «Автодор»).

«По итогам 2020 года планируется открыть движение по 272,9 километра, отремонтировать 244,2 километра дорог, провести капитальный ремонт на 98,4 километра сети», – заверили в **пресс-службе** «Автодора».

<https://rg.ru/2020/09/26/bolee-200-km-skorostnyh-dorog-poiavilis-v-rossii-za-god.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2020.27.09; МЕРЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРОВЕРЯТ НЕЗАВИСИМЫЕ АУДИТОРЫ**

Независимая проверка появится при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог в России. Такой правительственный законопроект Госдума рассмотрит во втором чтении на одном из пленарных заседаний осенней сессии.

Поправку предлагается внести в статью 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения». Её дополняют термином «аудит безопасности дорожного движения», который подразумевает независимый детальный систематический анализ и оценку характеристик безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог. Также устанавливается порядок проведения такого аудита **Минтрансом** по согласованию с МВД.

Также законопроект предусматривает, что в рамках работ по содержанию автодороги её владелец имеет право на установку и использование специальных технических средств,

имеющих функции фото– и киносъёмки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения.

При этом владельцы будут передавать полученную информацию в органы госконтроля и финансировать расходы, связанные с обработкой и рассылкой постановлений органов госконтроля.

«Указанные изменения относятся к правам владельцев автомобильных дорог, а не к их обязанностям», – отмечают в Правительстве.

<https://www.pnp.ru/economics/mery-po-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-proveryat-nezavisimye-auditory.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2020.26.09; АВТОВОКЗАЛЫ СМОГУТ УСТАНОВЛИВАТЬ ФИКСИРОВАННЫЙ СБОР ЗА СВОИ УСЛУГИ**

Владельцам автовокзалов и автостанций хотят дать право устанавливать фиксированную величину тарифа на услуги для пассажиров. Соответствующий законопроект депутаты планируют рассмотреть во втором чтении на одном из пленарных заседаний Госдумы в осеннюю сессию.

На сегодняшний день перевозчики включают величину агентского вознаграждения автовокзалам в стоимость билета. Величина сбора, при этом, зависит от стоимости проезда. Таким образом, если пассажир следует по дальнему маршруту или едет в более комфортных условиях – то и сбор он заплатит больше. Хотя пользуется услугами автовокзала он наравне с другими пассажирами.

Поэтому авторы законопроекта предлагают наделить **Минтранс** полномочиями по разработке перечня услуг, которые будут оказываться пассажирам на вокзалах и автостанциях. Это, например, предоставление туалета и залов ожидания, комнаты матери и ребёнка, камеры хранения, пункта медицинской помощи. В перечень планируют включить также досмотр пассажиров, багажа и автобусов. Правила формирования тарифа на указанные услуги – так называемого агентского сбора – также будут устанавливать на федеральном уровне.

Кабмин предлагает закрепить норму, согласно которой автовокзалы и автостанции будут сами устанавливать фиксированный тариф на свои услуги для пассажиров. В правительстве считают, что это позволит более прозрачно устанавливать цены на пассажирские перевозки и снизит риски их безосновательного повышения. Отметим, что Госдума приняла документ в первом чтении 10 июля 2019 года.

<https://www.pnp.ru/economics/avtovokzaly-smogut-ustanavlivat-fiksirovannyi-sbor-za-svoi-uslugi.html>

### **АИФ; 2020.26.09; ЧЕМ ОПАСНА ИДЕЯ ПЛАТНЫХ ДОРОГ ВЗАМЕН НА БЕСПЛАТНЫЙ ТРАНСПОРТ?**

**Минтранс РФ** готов к 2035 г. сделать общественный транспорт бесплатным. Но автомобилисты будут платить за проезд по городским дорогам.

Такие предложения появились в обновлённой транспортной стратегии России. Её авторы допускают, что плата за пользование дорогами будет взиматься не только с коммерческих, но и личных автомобилей. К чему это приведёт? И много ли на самом деле выиграют те, кто ездит на автобусе и метро?

Вячеслав Лысаков, депутат Госдумы РФ:

– Иначе как провокацией идеи, озвученные **Минтрансом**, не назовёшь. Аргументы его стратегов не могут не поражать: повсеместные платные дороги предлагаются как мера, которая поможет победить пробки. Одновременно чиновники предлагают стимулировать население ездить на велосипедах и самокатах, а в районах массовой застройки активно развивать метро и лёгкий рельсовый транспорт. Против метро и трамваев, думаю, никто

возражать не будет. Но самокаты как альтернатива личному автомобилю – это уже за гранью разумного. Может, проще вообще запретить людям ездить на машинах по своим частным делам? Пробки тогда исчезнут сами собой.

При этом **Минтранс** не так давно разработал законопроект, в котором был пункт, предусматривающий введение временного платного въезда в любой населённый пункт РФ. Госдума тогда это предложение отклонила. В транспортной стратегии нет указаний на то, за проезд по каким городским дорогам придётся платить. Но очевидно, что идея расширения платности захватывает транспортных чиновников всё сильнее. Их не смущает, что Конституция РФ гарантирует свободу передвижения людей, товаров и услуг. Они не обращают внимания на то, что финансовое давление на автомобилистов в России и без того запредельно. Бензин стоит в нашей нефтедобывающей стране намного дороже, чем он мог бы стоить, и цены на него растут даже тогда, когда нефть дешевеет. Далеко не самые богатые граждане, сравнительно недорого купив мощную машину возраста 10–12 лет, платят на неё потом транспортный налог в размере 20–50 тыс. руб. в год, что равняется нескольким процентам от стоимости самого автомобиля. Но чиновникам, привыкшим решать задачи за счёт граждан, этого мало.

Ударит реализация таких проектов по всем. Неизвестно, выдержит ли общественный транспорт наплыв пассажиров, если частные автовладельцы переседут на метро и автобусы. Но совершенно точно, что содержание коммерческого автопарка подорожает и свои затраты бизнес переложит на покупателей. Рост цен на другие услуги и товары перечеркнёт пассажирам призрачную экономию на бесплатном проезде.

[https://aif.ru/auto/opinion/chem\\_opasna\\_ideya\\_platnyh\\_dorog\\_vzamen\\_na\\_besplatnyy\\_transport](https://aif.ru/auto/opinion/chem_opasna_ideya_platnyh_dorog_vzamen_na_besplatnyy_transport)

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; КАМАЗ, VW И КРУПНЫЕ ИТ-КОМПАНИИ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ «АВТОДАТЕ» – ПРОТОКОЛ**

Одобрённый рабочей группой НП ГЛОНАСС законопроект о платформе «Автодата», куда планируется собирать информацию об автомобилях с возможностью передачи её третьим лицам, не поддержали представители **Минтранса**, крупнейших игроков ИТ-сектора («Яндекс» (МОЕХ: YNDX), АО «ГЛОНАСС», Mail.ru) и автопроизводителей («КАМАЗ» (МОЕХ: KMAZ), Volkswagen).

Законопроект «О Государственной информационной системе «Платформа «Автодата» был одобрен на заочном заседании рабочей группы НП ГЛОНАСС, которое прошло 18 сентября под председательством руководителя рабочей группы Александра Гурко (президент НП ГЛОНАСС и соруководитель Национальной технологической инициативы «Автонет»).

Копия протокола заседания имеется в распоряжении «Интерфакса».

Решение было принято простым большинством голосов: его поддержали 19 членов рабочей группы, 8 – проголосовали против, 6 – воздержались.

Среди поддержавших, в частности, были сам Гурко с представителями НП ГЛОНАСС Дмитрием Зюзиным, Екатериной Кочергиной и Дмитрием Лобановым, представителями НТИ «Автонет» Еленой Парьевой, Еленой Сарычевой и Мариной Яфаровой. Также за проголосовали представители ФГУП «НАМИ» Сергей Аникеев и Рудольф Соловьев, Росстандарта и подведомственных ему структур – Сергей Голубев, Алексей Кулешов, Евгения Богомолова и Олег Денисенко. Также поддержал законопроект мэр города Иннополис Руслан Шагалева.

Среди представителей бизнеса за законопроект также проголосовали менеджер по развитию бизнеса ООО «Энел Икс Рус» Александр Котишевский, управляющий директор ООО «Вист Майнинг Технолоджи» Дмитрий Клебанов, гендиректор ООО «Рэлиент» Артем Кривич, гендиректор ООО «Новые инженерные технологии» Игорь Самойленко и директор по взаимодействию с органами государственной власти АО (Н) «Вольво Восток» Яна Аржанова.



В число проголосовавших против законопроекта среди представителей IT-сектора – заместитель директора по корпоративным отношениям и работе с государственными органами ООО «Яндекс» Игорь Алексеев, заместитель гендиректора по взаимодействию с органами государственной власти АО «ГЛОНАСС» Александра Аронова, а также руководитель департамента юридического сопровождения АО «Группа Т-1» Наталия Захарова.

Против высказались и крупные автопроизводители – это руководитель группы правового сопровождения ПАО «КАМАЗ» Рустам Магдеев и менеджер по взаимодействию с государственными структурами ООО «Фольксваген Груп Рус» Мария Моторина.

Кроме того, против голосовали **директор департамента цифрового развития Минтранса РФ Дмитрий Баканов**, **заместитель директора департамента цифрового развития транспортного ведомства Геннадий Ларионов** и директор департамента научно-технической деятельности АО «Электронный паспорт» Борис Ионов.

Воздержались: директор по связям с государственными органами ООО «Мэйл.Ру» Константин Голуб, советник гендиректора ФГУП «НАМИ» Борис Кисуленко, начальник ФКУ «НЦ БДД МВД России» Дмитрий Митрошин, представитель Минцифры Гурген Осипов, руководитель направления e-mobility ООО «Энел Икс Рус» Илья Платонов и замглавы ассоциации «Росспецмаш» Вячеслав Пронин.

Как сообщалась, законопроект об «Автодате» предполагает, что производители автотранспорта и автовладельцы будут обязаны передавать собираемую на специальное оборудование информацию в обязательном порядке, а оператора этой системы сможет выбирать правительство.

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

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

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

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

Третий источник отмечал, что «законопроект (об «Автодате» – ИФ) направлен на устранение пробела в законодательстве, в котором однозначно не установлено, кто является обладателем данных, формируемых на борту транспортного средства», а «звучащие тезисы о том, что за три года на создание «Автодаты» потрачено 28 млрд рублей, не соответствуют действительности».

### **ТАСС; 2020.25.09; ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВОГО УЧАСТКА СЕВЕРНОГО ОБХОДА ТВЕРИ ЗАВЕРШИТСЯ В 2021 ГОДУ**

Проектирование нового высокоскоростного участка Северного обхода Твери, протяженность которого составит 60 км, завершат в 2021 году. Об этом в пятницу сообщает **пресс-служба** правительства региона.

Глава региона Игорь Руденя и глава «Автодора» Вячеслав Петушенко обсудили 25 сентября новый вариант проекта дороги, который является третьим этапом автотрассы М-11 «Нева», с 149 км по 208 км. Первый вариант проектной документации Северного обхода, разработанный в 2009-2012 годах, получил положительное заключение Главгосэкспертизы России в 2014 году. Но за шесть лет территория у Твери развивалась, поэтому потребовались актуализация проекта.

«Новым проектным решением предполагается строительство четырехполосного участка длиной более 60 км дороги технической категории IА, по которой можно будет развивать скорость в 130 км/ч. На обходе будет два пункта взимания платы и четыре площадки отдыха, оснащенные современными санитарными модулями. Проектирование нового варианта Северного обхода планируется завершить в 2021 году», – сообщает **пресс-служба**.

Предполагается строительство 35 искусственных сооружений, в том числе моста через реку Волга длиной более 1 км.

Как отметил Руденя, реализация проекта позволит сформировать устойчивое автомобильное сообщение через северо-восточные территории Тверской области до городов Вологда, Ярославль и Дубна, создаст дополнительные возможности для развития агропромышленного комплекса и жилищного строительства на территориях Бежецкого, Калининского, Кимрского, Рамешковского районов Верхневолжья, развития инфраструктурных проектов в Твери. «Для Тверской области как региона, расположенного между двух столиц, наличие автотрассы М-11 имеет ключевое значение в развитии промышленности, сельского хозяйства, экономики, туризма», – подчеркнул губернатор.

<https://tass.ru/ekonomika/9549205>

### **ТАСС; 2020.25.09; В МОСКВЕ СТАРТОВАЛО ГОЛОСОВАНИЕ О ДАЛЬНЕЙШЕЙ СУДЬБЕ МОНОРЕЛЬСА**

Жителям столицы предлагается принять участие в голосовании и высказать свое мнение о дальнейшей судьбе Московского монорельса, голосование стартовало на специальной интернет-странице. Об этом сообщается в пятницу в официальном Telegram-канале **пресс-службы** столичного департамента транспорта.

«Судьба монорельса в последнее время продолжает вызывать споры. Дело в том, что этот транспорт стал убыточным, а постоянно им пользуются всего 39 человек. Тем не менее, мы хотим, чтобы монорельс был полезен москвичам, даже если перестанет быть транспортным объектом. На специальном лендинге [веб-странице] можно ознакомиться со всеми за и против, пройти опрос и высказать свое мнение о том, как стоит поступить с монорельсом. Давайте решим судьбу монорельса вместе», – говорится в сообщении.

На веб-странице, где запустили голосование, отмечается, что на данный момент пассажиропоток на монорельсе в пять раз меньше, чем на канатной дороге на Воробьевых горах. Так, до пандемии им пользовались 2,7 тыс. пассажиров в сутки, а сейчас – около 1,5 тыс. человек.

«Это связано с тем, что в районах появился другой более удобный городской транспорт: открылось МЦК, а Люблинско-Дмитровскую линию продлили дальше на север <...> Тем не менее, мы с большим уважением относимся к любому элементу транспортной инфраструктуры. Мы хотим, чтобы он был полезен москвичам, даже если перестанет быть

транспортным объектом», – отмечается в материале. Московский монорельс работает 16 лет.

<https://tass.ru/moskva/9552865>

### **ТАСС; 2020.26.09; МЭР ПРОГНОЗИРУЕТ, ЧТО РОСТ ЦЕН НА БИЛЕТЫ В ПЛАЦКАРТ СОСТАВИТ 3,7% В 2021 ГОДУ**

Индексация тарифов на грузовые железнодорожные перевозки и услуги инфраструктуры общего пользования составит 3,7% в 2021 году, в 2022 году – 3,6%, в 2023 году – 3,8%. Об этом говорится в прогнозе социально-экономического развития РФ на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов, подготовленном

Минэкономразвития России.

Индексация тарифов на пассажирские перевозки в дальнем следовании в регулируемом сегменте (перевозки в плацкартных и общих вагонах) будет соответствовать темпам изменения тарифов на грузовые перевозки в связи с тем, что основной составляющей расходов для пассажирских перевозчиков является плата за пользование инфраструктурой железнодорожного транспорта, которая индексируется в соответствии с параметрами роста тарифов на грузовые перевозки, пояснили в министерстве.

Федеральная антимонопольная служба России ранее утвердила индексацию тарифов на пассажирские перевозки в плацкартных и общих вагонах в размере 3,5% на 2020 год.

<https://tass.ru/ekonomika/9558653>

### **ТАСС; 2020.25.09; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА ОДНОМ ИЗ ТУРМАРШРУТОВ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ ПАРОВОЗ**

Развитие туристического маршрута на ретро-поезде в Екатеринбурге планируется в 2021 году Свердловской железной дорогой (СвЖД) и Уральской горно-металлургической компанией (УГМК). Об этом сообщил начальник регионального центра научно-технической информации и библиотек СвЖД Евгений Здоровенко на международном туристическом форуме «Большой Урал» в Екатеринбурге в пятницу.

Накануне **пресс-служба** Свердловской железной дороги сообщила, что планируется восстановление парка ретро-локомотивов на паровой тяге для формирования востребованных туристических продуктов и запуска в Свердловской области и соседних регионах уникальных туристических маршрутов. Тестовую поездку экскурсионного ретро-поезда по одному из маршрутов в окрестностях Екатеринбурга компания провела в мае прошлого года. Одним из перспективных направлений СвЖД видит маршрут Екатеринбург – Верхняя Пышма.

«Свердловская железная дорога в проекте 2021 года совместно с УГМК на паритетных отношениях попытается развить маршрут «Екатеринбург – Музейный комплекс УГМК», связав тем самым два уникальных музея – «Музейный комплекс УГМК» и «Музей истории, науки и техники Свердловской железной дороги», – сказал Здоровенко.

Демонстрационный рейс ретропоезда от вокзала Екатеринбург к Музейному комплексу УГМК с участием представителей туристической индустрии, региональных органов власти и руководителей СвЖД будет организован в рамках форума «Большой Урал».

Здоровенко также отметил, что компания РЖД активно занимается восстановлением и сохранением исторического наследия, в частности – подвижного состава. «В эксплуатируемом парке в текущий момент на Свердловской дороге находится уже три действующих паровоза постройки середины 50-х годов. В октябре мы ожидаем прибытия еще одного паровоза середины 40-х годов и надеемся, что в течение пяти лет мы свой парк исторического подвижного состава доведем до 8 единиц», – сказал он.

<https://tass.ru/ural-news/9550887>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.25.09; СУДОВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТАНКЕРОВ-ГАЗОВОЗОВ**

Судостроительный комплекс «Звезда» заключил контракт на строительство 10 танкеро-газовозов для проекта «Арктик СПГ 2» «Новатэка», говорится в сообщении «Роснефти». «Судостроительный комплекс «Звезда» заключил контракт на строительство 10 танкеро-газовозов ледокольного класса Arc 7. Суда будут строиться в интересах ПАО «Новатэк» для проекта «Арктик СПГ 2», – говорится в релизе.

Финансирование на строительство новых судов предоставит ВЭБ.РФ. Ранее в пятницу госкорпорация сообщила о переводе первых платежей в рамках финансирования новой партии танкеров.

Таким образом, общее количество газозовов для «Арктик СПГ 2» в портфеле заказов ССК «Звезда» увеличилось до 15 судов. Они будут эксплуатироваться в рамках долгосрочных тайм-чартерных договоров компанией «СМАРТ СПГ» («дочка» «Совкомфлота» и «Новатэка») с ООО «Арктик СПГ 2» («дочка» «Новатэка»).

«Начало строительства первого газозова запланировано на конец 2020 года», – говорится в сообщении «Роснефти».

<https://ria.ru/20200925/sudoverf-1577762666.html>

### **ТАСС; 2020.26.09; ПРЕЗИДЕНТ ПЕРУ СООБЩИЛ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ С 5 ОКТЯБРЯ**

Власти Перу планируют возобновить международное авиасообщение, которое находилось под запретом более шести месяцев в связи с пандемией, с 5 октября. Об этом в пятницу сообщил президент южноамериканской республики Мартин Вискаarra.

«Мы разрешаем начать пассажирские перевозки воздушным транспортом на международных рейсах с 5 октября на основании конкретных правил, которые предоставят министерство транспорта и министерство здравоохранения», – заявил Вискаarra, чьи слова приводит агентство ANDINA.

Президент добавил, что на первом этапе авиасообщение возобновится с некоторыми соседними странами.

В то же время власти Перу продлили чрезвычайное положение, объявленное из-за распространения коронавируса, до 31 октября.

«Декрет продлевает срок действия чрезвычайного положения на месяц, с 1 по 31 октября», – заявил Вискаarra, выступление которого транслировалось на странице правительства в Facebook.

По словам президента, существует вероятность, что такой режим продлится до конца текущего года.

По последним данным, число заразившихся коронавирусом в Перу достигло 788 930, количество летальных исходов – 31 938. В середине марта Вискаarra в связи с пандемией объявил в стране чрезвычайное положение и ввел жесткий карантин. Позже руководство республики приняло решение о введении комендантского часа на всей ее территории.

Вискаarra в мае заявил о начале поэтапного возобновления экономической деятельности. При этом президент призвал граждан по-прежнему соблюдать меры предосторожности.

<https://tass.ru/ekonomika/9556271>

### **ТАСС; 2020.26.09; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В МИНСК**

«Аэрофлот» с 26 сентября возобновляет полеты из Москвы в Минск (Белоруссия). Об этом было объявлено компанией.

Рейсы в Белоруссию SU1842 Москва – Минск и SU1843 Минск – Москва будут выполняться один раз в неделю по субботам. Власти Белоруссии на данный момент не заявляли об обязательном тестировании на коронавирус при перелетах из Москвы.

Ранее оперативный штаб по предупреждению распространения коронавирусной инфекции принял решение с 21 сентября возобновить авиасообщение с Казахстаном, Киргизией и Белоруссией, а с 27 сентября – с Республикой Корея. Затем кабмин сообщил о снятии ограничений на перемещение граждан между Россией и этими странами.

По мере восстановления международного воздушного сообщения частота выполнения рейсов может меняться, отмечали в «Аэрофлоте».

<https://tass.ru/ekonomika/9556081>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; РОСАВИАЦИЯ ПОПРОСИЛА ДОПСУБСИДИИ АЭРОПОРТАМ ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ СИЛОВИКОВ**

**Росавиация** обратилась в правительство за дополнительными субсидиями для возмещения аэропортам их прошлогодних расходов на обслуживание силовых структур.

В этом году ведомство получило на эти цели 854,6 млн руб. бюджетных средств. При этом аэропорты подали 211 заявлений на общую сумму 1,056 млрд руб.

«По состоянию на 24 сентября произведена выплата по 112 заявлениям в порядке очередности поступления. Лимит финансирования израсходован на 99,4%, – говорится в сообщении ведомства. – **Росавиация** в установленном порядке проводит работу по запросу дополнительного финансирования из резервного фонда правительства РФ в целях осуществления в 2020 году выплат по всем заявлениям».

По действующему законодательству структуры ФСБ, Минобороны, МЧС, ФТС, Росгвардии и ФСО освобождены от платы за аэропортовое обслуживание. Для компенсации расходов операторы аэропортов ежегодно обращаются за субсидиями в Росавиацию.

<https://www.interfax.ru/russia/728598>

### **ТАСС; 2020.25.09; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В АВГУСТЕ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ НА 33%**

Российские авиакомпании в августе 2020 года сократили перевозки пассажиров по сравнению с августом прошлого года на 33,2%, до 9,3 млн пассажиров, следует из данных на сайте **Росавиации**.

Внутренние авиаперевозки в августе выросли на 5,7% в годовом выражении, до 8,6 млн пассажиров. На международных маршрутах было перевезено почти 754 тыс. пассажиров – это лишь 11,9% от показателя июля прошлого года.

Крупнейшей по пассажиропотоку авиакомпанией в августе стала S7, которая перевезла 1,6 млн пассажиров (+6,1%). На втором месте оказался «Аэрофлот» – 1,5 млн человек (-60,4%), на третьем «Победа» – 1,2 млн человек (+17%).

При этом за январь – август этого года российские авиакомпании перевезли 43,7 млн пассажиров, что на 47,3% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

<https://tass.ru/ekonomika/9553047>

### **ТАСС; 2020.25.09; ГРЕЦИЯ ПРЕДЛОЖИЛА РОССИИ ВОЗОБНОВИТЬ ОГРАНИЧЕННОЕ КОЛИЧЕСТВО АВИАРЕЙСОВ В НЕДЕЛЮ**

Власти Греции и России продолжают обсуждение возобновления авиасообщения между двумя странами на основе ограниченного числа рейсов в неделю. Об этом в пятницу сообщили ТАСС в посольстве республики в Москве.

«В свете объявления российскими властями о прекращении вывозных рейсов, а также о проведении переговоров с компетентными органами других стран о возобновлении коммерческого авиасообщения на более регулярной основе наше предложение состоит в том, чтобы возобновить (авиасообщение с Россией – прим. ТАСС) на основе ограниченного числа рейсов в неделю в соответствии с протоколами и текущей эпидемиологической ситуацией», – информировали в диппредставительстве.



В посольстве добавили, что переговоры о восстановлении авиасообщения между Грецией и Россией продолжаются.

25 сентября оперативный штаб по борьбе с коронавирусом в России сообщил, что решение о возобновлении авиасообщения с Грецией пока не принято.

Ранее греческие власти продлили разрешение на въезд в страну до 500 россиян в неделю с 22 сентября при наличии у въезжающих отрицательного теста на коронавирус и ваучера с подтверждением брони номера в гостинице. Предыдущее правительственное решение действовало с 7 сентября до 23:59 часов 21 сентября.

<https://tass.ru/ekonomika/9551233>

### **ТАСС; 2020.25.09; ОПЕРШТАБ: РЕШЕНИЕ ОБ ОТКРЫТИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРЕЦИЕЙ ПОКА НЕ ПРИНЯТО**

Оперативный штаб по борьбе с коронавирусом в России пока не принимал решения о возобновлении авиасообщения с Грецией, сообщили журналистам в пятницу в штабе.

«Решение о возобновлении авиасообщения с Грецией пока не принято. Обо всех принятых решениях по расширению списка стран будет сообщено дополнительно», – говорится в сообщении.

Греция ранее разрешила въезд в страну до 500 россиян в неделю при наличии у них справки об отрицательном тесте на коронавирус и подтверждении брони в гостинице. Соответствующее разрешение действует до 5 октября включительно.

При этом регулярное авиасообщение между странами, приостановленное весной из-за пандемии, до сих пор не возобновлено.

<https://tass.ru/ekonomika/9550257>

### **ТАСС; 2020.25.09; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ С 1 ОКТЯБРЯ ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКВЫ В ПРАГУ**

Авиакомпания «Аэрофлот» планирует с 1 октября возобновить полеты из Москвы в Прагу. Об этом сообщил ТАСС источник, близкий дирекции международного аэропорта чешской столицы.

«Российский пассажирский авиаперевозчик «Аэрофлот» возобновляет с 1 октября регулярные полеты из Москвы в Прагу, – отметил источник. – Рейсы будут осуществляться два раза в неделю – по четвергам и субботам».

По данным источника, чешские власти выдали разрешение на возобновление регулярного авиасообщения между столицами. Аналогичное разрешение было получено из Москвы и авиакомпанией «Чешские авиалинии», которая с 4 октября должна возобновить полеты из Праги в Москву. Они будут осуществляться по средам и воскресеньям.

Между тем, по словам источника, разрешение для «Аэрофлота» пока выдано на две недели. Запланированы полеты на 1, 3, 8 и 10 октября. Ожидается, что данное разрешение будет продлено на предстоящий период.

В **Росавиации** сообщили, что эти сведения не комментируют. На момент публикации в Аэрофлоте на запрос ТАСС не ответили.

<https://tass.ru/ekonomika/9551881>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; CZECH AIRLINES ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ ПО МАРШРУТУ ПРАГА – МОСКВА 4 ОКТЯБРЯ**

Авиакомпания Czech Airlines возобновит полеты по маршруту Прага – Москва – Прага 4 октября, самолеты будут летать дважды в неделю, говорится в сообщении перевозчика.

Рейсы № ОК894/5 будут выполняться дважды в неделю по средам и воскресеньям. Продажа билетов уже началась.

«Въезд иностранных граждан в РФ по-прежнему ограничен и доступен только некоторым категориям. Убедитесь, что вы соответствуете всем требованиям для въезда в РФ», – отметили в авиакомпании.

Россия пока не заявляла о возобновлении авиасообщения с Чехией. Для въезда в эту страну действуют такие же ограничения, как для большинства других европейских государств. Среди них пока только Хорватия, Черногория, Австрия, Швейцария и Греция заявили о готовности принимать россиян.

Для въезда необходимы ПЦР-тесты на коронавирус, а Австрия в дополнение требует проходить карантин. Въезд в страны ЕС возможен с целью лечения, к родственникам, на длительную учебу или при наличии ВНЖ. В свою очередь в Черногорию, которая не входит в ЕС, можно въезжать беспрепятственно.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.09; «АЭРОФЛОТ» НА МЕСЯЦ ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ В БУДАПЕШТ С 26 СЕНТЯБРЯ**

Авиакомпания «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) с 26 сентября на месяц возобновит рейсы из Москвы в Будапешт, но туристы воспользоваться ими не смогут.

На сайте перевозчика доступны авиабилеты в столицу Венгрии из Москвы с 26 сентября по 24 октября. Билет на ближайший рейс обойдется в 17,8 тыс. в одну сторону. Вылеты доступны по четвергам и субботам.

В посольстве Венгрии в РФ, в свою очередь, подчеркнули, что воспользоваться рейсами смогут лишь некоторые категории граждан. Туристов среди них нет.

«Обращаем внимание на то, что прямые рейсы не означают отмены ограничений на поездки между странами. Перелетами могут воспользоваться только лица, имеющие право на въезд в Венгрию (в случае транзита – в страну назначения) и/или в Россию», – сказали в посольстве.

В пятницу авиакомпания Czech Airlines объявила о том, что возобновит рейсы по маршруту Прага – Москва – Прага 4 октября. Они также не предназначены для путешественников.

### **ТАСС; 2020.25.09; ЧАРТЕРНАЯ ПРОГРАММА В БУРЯТИЮ ВОЗОБНОВИТСЯ ЗИМОЙ**

Зимняя чартерная программа для российских туристов на восточный берег Байкала, в Бурятию, будет запущена в феврале 2021 года, сообщила в пятницу на заседании совета по туризму при главе Бурятии министр туризма республики Мария Бадмацыренова.

«В феврале, марте и по начало апреля мы планируем чартерную программу на зимний Байкал. Когда лед озера уже окрепший, твердый и безопасный», – сказала министр, уточнив, что туры планируется организовать совместно с федеральным туроператором «TUI Россия» при привлечении местных туркомпаний.

Основными направлениями станут прибрежные населенные пункты – Максимиха, Энхалук, Сухая, Горячинск и Гремячинск. Министр напомнила, что в Бурятии развит зимний событийный вид туризма. Например, на Байкале проходит лыжный марафон, фестиваль «Байкальская миля», также это празднование нового года по лунному календарю – Сагаалгана.

С 4 июля по 22 сентября при поддержке Ростуризма компания «TUI Россия», власти Бурятии и «Уральские авиалинии» реализовали проект по запуску чартерной программы полетов в республику. Благодаря ей за два месяца в регионе побывали более 1,4 тыс. россиян. Средняя стоимостью туров составила 33-35 тыс. рублей.

Чартерная программа «Здравствуй, Байкал!» была максимально ориентирована на знакомство с уникальным озером и состояла из двух направлений: первое – южное побережье с посещением Байкальского заповедника и Байкальской станции кольцевания птиц, второе – восточное направление с экскурсиями по Баргузинской долине,

Чивыркуйскому заливу, Ушканьим островам и полуострову Святой нос. Также туристы познакомились со столицей республики – городом Улан-Удэ, центром традиционного буддизма в России – Иволгинским дацаном, посещали старообрядческие деревни и этнокомплекс «Степной кочевник».

В мае **вице-премьер** – полпред **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев поручил федеральным министерствам совместно с главами регионов разработать меры, которые помогут привлекать на Дальний Восток туристов и позволят поддержать местную туротрасль после пандемии коронавируса.

<https://tass.ru/ekonomika/9551901>

### **ТАСС; 2020.25.09; АЭРОПОРТ ГЕЛЕНДЖИКА ОБСЛУЖИЛ РЕКОРДНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ**

Аэропорт Геленджика установил собственный рекорд пассажиропотока, обслужив с начала года более 400 тыс. пассажиров, сообщили журналистам в **пресс-службе** авиаузла. «Сегодня, 25 сентября 2020 года, аэропорт Геленджик впервые в своей истории обслужил 400 тыс. пассажиров с начала года. Юбилейным пассажиром аэропорта стала женщина, <...> вылетающая рейсом FV-6216 Геленджик – Санкт-Петербург авиакомпании «Россия», – говорится в сообщении.

Уточняется, что в январе – августе 2020 года пассажиропоток аэропорта составил 306 700 пассажиров, что на 14% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В сентябре количество выполняемых рейсов в Геленджик увеличилось на 45%. Всего с начала года рейсы в Геленджик выполняли 14 авиакомпаний по 10 внутрироссийским направлениям. Самые востребованными направлениями полетов являются Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Сургут и Красноярск.

«400 тыс. пассажиров для нас особая цифра, которая демонстрирует не только рост пассажиропотока, но и спрос на полеты в Геленджик. Несмотря на действующие ограничительные меры этот показатель дает стабильную основу для дальнейшего развития», – приводит **пресс-служба** слова генерального директора ООО «Аэропорт Геленджик» Ивана Таранченко.

Аэропорт Геленджика располагается в районе Тонкого мыса. Это единственный аэропорт из четырех в Краснодарском крае, который не имеет статуса международного. Пассажиропоток за прошлый год составил 338 тыс. человек. Краснодарский край является основным курортным регионом России, в 2019 году общий турпоток составил порядка 17,3 млн отдыхающих, их доля в летние месяцы составила около 60%. За лето Кубань приняла 6,2 млн туристов. Из-за пандемии коронавируса на Кубани введен мораторий на взимание курортного сбора до конца 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/9550909>

[Вернуться в оглавление](#)