



Ежедневный мониторинг СМИ

6 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.06.10; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ЗАПРЕТИТЬ ИМПОРТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС С УКРАИНЫ	4
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.05.10; DOING BUSINESS ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ НЕ ОЦЕНКА; МИНЭКОНОМИКИ ПЕРЕПИСАЛО ГОСПРОГРАММУ ЕЕ РАЗВИТИЯ	5
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.06.10; С КАРШЕРИНГОМ ПОДЕЛЯТСЯ ТРЕЗВОСТЬЮ; ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СЕРВИСА ЖДУТ НОВЫЕ ПРОВЕРКИ	6
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.06.10; ИНВЕСТИЦИЯМ СТЕЛЮТ В МЯГКОМ; ПРЕИМУЩЕСТВО В ПЛАНАХ РЖД ОТДАНО ПАССАЖИРСКИМ ПРОЕКТАМ.....	8
КОММЕРСАНТЬ; 2020.06.10; ЛЕТИ, ПОКА МОЖЕШЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА О ПЕРСПЕКТИВАХ НОВОГО ОГРАНИЧЕНИЯ ЗАРУБЕЖНЫХ ПОЛЕТОВ.....	9
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.05.10; У РОССИЯН ПОЯВИЛАСЬ ВОЗМОЖНОСТЬ УЛЕТЕТЬ В ТАНЗАНИЮ ПРЯМЫМИ РЕЙСАМИ	10
КОММЕРСАНТЬ FM; СЕРГЕЙ ГУСЕВ; 2020.05.10; НАГОРНЫЙ КАРАБАХ МОЖЕТ ЗАТРОНУТЬ ГРАЖДАНСКИЕ РЕЙСЫ; МОЖЕТ ЛИ КОНФЛИКТ АРМЕНИИ И АЗЕРБАЙДЖАНА ПРЕДСТАВЛЯТЬ УГРОЗУ ДЛЯ САМОЛЕТОВ ..	11
РЖД-ПАРТНЕР; 2020.05.10; В МОСКВЕ СОСТОЯЛАСЬ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ГРУЗОВЫЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ: ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ – 2020	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; НАТАЛЬЯ КОРОТЧЕНКО; 2020.05.10; ИДЕМ НА ДНО; В АСТРАХАНИ НАЧАЛИ СТРОИТЬ СОВРЕМЕННЫЕ СУДА, ПО ОБРАЗЦУ КОТОРЫХ ОБНОВЯТ ВЕСЬ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ СТРАНЫ.....	15
ВЕДОМОСТИ; ТИМУР ХАЛУДОРОВ; 2020.05.10; «У «КОЛМАРА» ОСНОВНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ СБЫТА – ЭКСПОРТ В СТРАНЫ АТР»; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ «КОЛМАРА» АННА ЦИВИЛЕВА – О ПЕРСПЕКТИВАХ УГОЛЬНОЙ КОМПАНИИ ПОСЛЕ ВВОДА САМОЙ БОЛЬШОЙ В РОССИИ ШАХТЫ И МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА НА ДАЛЬНОМ ВОСТОКЕ.....	16
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.06.10; ОТЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ: КАБМИН МОЖЕТ ПОПРАВИТЬ БЮДЖЕТ В НАЧАЛЕ 2021 ГОДА; В СИТУАЦИИ ПОЛНОЙ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ СПЕЦИАЛИСТЫ НЕ ВИДЯТ СМЫСЛА СПОРИТЬ ИЗ-ЗА ПРОЕКТА ФИНАНСОВОГО ПЛАНА	23
РОССИЯ 24; НАТАЛЬЯ ПОПОВА; 2020.04.10 21:45; ТЕЛЕПЕРЕДАЧА «НАУКА» НА КАНАЛЕ «РОССИЯ 24». ПЕРСПЕКТИВЫ ВНЕДРЕНИЯ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ.....	25
ВЕСТИ; СЕРГЕЙ САМОХА; 2020.05.10; ЭВОЛЮЦИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ: ПРИГОРОДНЫЕ СТАНЦИИ ПРЕВРАЩАЮТСЯ В МИНИ-ВОКЗАЛЫ. ВЕСТИ-МОСКВА.....	28
ВЕСТИ; ЕВГЕНИЙ НИПОТ; 2020.05.10; «АРКТИКА» В АРКТИКЕ: САМЫЙ МОЩНЫЙ В МИРЕ ЛЕДОКОЛ ДОСТИГ МАКУШКИ ПЛАНЕТЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	29

ТАСС; 2020.05.10; ПРАВОНАРУШЕНИЯ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ШЕСТИ НАЦПРОЕКТОВ ВЫЯВЛЕНЫ В СИБИРИ В 2020 ГОДУ	29
ТАСС; 2020.05.10; ВСЕРОССИЙСКАЯ ОНЛАЙН-ОЛИМПИАДА ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ» НАЧНЕТСЯ В НОЯБРЕ	29
ТАСС; 2020.05.10; КАДЫРОВ НА РАРИТЕТНОМ АВТОМОБИЛЕ ОТКРЫЛ В ГРОЗНОМ ДОРОГУ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 5,4 КМ	30
ТАСС; 2020.05.10; ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ НА 2021 ГОД РЕМОНТ ИЗНОШЕННОЙ ДОРОГИ В ВОЛГОГРАДЕ ВЫПОЛНИЛИ В ЭТОМ ГОДУ	30
ТАСС; 2020.05.10; В КАЛМЫКИИ РЕМОНТ БОЛЕЕ 80 КМ АВТОДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ ЗАВЕРШАТ К КОНЦУ НОЯБРЯ	31
ТАСС; 2020.05.10; ТРАССУ «КОЛЫМА» К 2025 ГОДУ ЗААСФАЛЬТИРУЮТ ВО ВСЕХ МАГАДАНСКИХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ	32
ТАСС; 2020.05.10; ЛУКАШЕНКО ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ ТАМОЖЕННОГО КОМИТЕТА ПЕРЕОРИЕНТАЦИЮ БЕЛОРУССКИХ ГРУЗОВ	32
ИНТЕРФАКС; 2020.05.10; МИНТРАНС: СРОКОВ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ БЕЛАРУСЬЮ И РОССИЕЙ ПОКА НЕТ	33
ТАСС; 2020.05.10; ГРИГОРЕНКО СЧИТАЕТ, ЧТО МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ГОТОВА ВЫПОЛНИТЬ ПОРУЧЕНИЯ МИШУСТИНА В СРОК	33
КРЫМИНФОРМ; 2020.05.10; ВЕДОМСТВЕННАЯ ОХРАНА МИНТРАНСА РФ ДОСМОТРЕЛА В КРЫМУ И КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ ПОЧТИ 2 МЛН АВТО.....	34
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.05.10; БОЛЕЕ 170 НАРУШЕНИЙ НА МОСКВЕ-РЕКЕ В ЧЕРТЕ ГОРОДА ВЫЯВЛЕНО РОСТРАНСНАДЗОРОМ И ГИМС С НАЧАЛА ГОДА	35
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2020.06.10; ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРЕДЛОЖИЛИ ПЕРЕДАТЬ В ВЕДЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЕЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СЛИШКОМ ЧАСТО ВНОСИТ ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД, НЕ ЗАБОТЯСЬ ОБ ИХ ОБОСНОВАННОСТИ И ДОХОДЧИВОСТИ	35
ЛОГИРУС; 2020.05.10; «ГРУЗАВТОТРАНС» ТРЕБУЕТ СОЛИДАРНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ	37
SAR.RU; 2020.05.10; «НОВЫЙ ПЕРИОД САМОИЗОЛЯЦИИ «КАК ВЕСНОЙ» МОЖЕТ РАЗОРИТЬ ТАКСОПАРКИ И ТАКСИСТОВ»: ГИЛЬДИЯ ТАКСОПАРКОВ	37
КОММЕРСАНТЪ КУБАНЬ; ЕЛЕНА РЫЖКОВА; 2020.06.10; КАВМИНВОДЫ И КУБАНЬ СВЯЖУТ ДОРОГОЙ; МИНПРИРОДЫ, МИНТРАНС И МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРОРАБОТАЮТ ВОПРОС ПРОКЛАДКИ ТРАССЫ ИЗ КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕССИИ В КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ	37
ЭКСПЕРТ ЮГ; 2020.05.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИЛО ДЕНЬГИ НА РЕМОНТ ТОННЕЛЯ К КУОРТУ «МАМИСОН»В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ.....	39
РБК ПЕРМЬ; 2020.05.10; МИНТРАНС ПРОВЕРЯЕТ % ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ЧУСОВСКОГО МОСТА	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.06.10; ПОКУПКА ДИАГНОСТИЧЕСКИХ КАРТ ОТМЕНЯЕТСЯ	40
ИЗВЕСТИЯ: ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.06.10; БЕЗ БУМАЖКИ: ОФОРМЛЕНИЕ ВЫПЛАТ ПО ОСАГО ПЛАНИРУЮТ ПРОВОДИТЬ В ОНЛАЙНЕ; НОВОВВЕДЕНИЕ МОЖЕТ ВСТУПИТЬ В СИЛУ УЖЕ В ЯНВАРЕ 2022 ГОДА	41
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.06.10; ЗАСТРАХОВАТЬ С ОШИБКАМИ: ЧТО ПОКАЗАЛ НОВЫЙ СЕРВИС ПО ПРОВЕРКЕ ОСАГО; АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ ПРИЗЫВАЮТ САМОСТОЯТЕЛЬНО ПРОВЕРЯТЬ СВОИ ПОЛИСЫ ОСАГО	43

ИНТЕРФАКС; 2020.05.10; ДЕФИЦИТ ФИНАНСИРОВАНИЯ ЭЛЕКТРОСЕТЕЙ ДЛЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ОЦЕНИВАЕТСЯ В 100 МЛРД РУБ., ВОЗМОЖНЫ ЗАЙМЫ ФСК.....	45
РБК; СЕРГЕЙ СОБОЛЕВ; 2020.06.10; У РЖД ДОСРОЧНО СМЕНИЛСЯ РЕКЛАМНЫЙ ПАРТНЕР НАЧАЛЬНАЯ ЦЕНА 10-ЛЕТНЕГО КОНТРАКТА НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ НА ВОКЗАЛАХ И В ПОЕЗДАХ СОСТАВИЛА 4251 РУБ.....	46
ТАСС; 2020.05.10; В МИНТРАНСЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО АВИАВЛАСТИ НЕ ОБСУЖДАЮТ ВОПРОС О СОКРАЩЕНИИ ПОЛЕТОВ ЗА РУБЕЖ.....	48
ТАСС; 2020.05.10; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПОЛУЧИЛИ ДОПУСКИ ПОЧТИ НА 170 МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТОВ.....	49
ТАСС; 2020.05.10; ПЕСКОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ВЛАСТИ НЕ ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ НОВОГО ЛОКДАУНА ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА.....	50
ТАСС; 2020.05.10; В ОПЕРШТАБЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕ ПЛАНИРУЮТ ЗАКРЫВАТЬ ГРАНИЦЫ РОССИИ.....	50
РИА НОВОСТИ; 2020.05.10; В СОВФЕДЕ НЕ ИСКЛЮЧИЛИ ЗАКРЫТИЕ ГРАНИЦ ИЗ-ЗА УХУДШЕНИЯ СИТУАЦИИ С COVID	50
ИНТЕРФАКС; 2020.05.10; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С 22 ОКТЯБРЯ ОТКРОЮТ РЕЙС ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В СТАМБУЛ, ПРОДЛЯТ РЕЙСЫ В АНТАЛЮ НА ВСЮ ЗИМУ	51
ТАСС; 2020.05.10; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОДРОМА МАГНИТОГОРСКА ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В 2023 ГОДУ	51
ИНТЕРФАКС; 2020.05.10; АЭРОПОРТ ГОРНО-АЛТАЙСКА К НОЯБРЮ ВЫБЕРЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ТЕРМИНАЛА.....	51

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.06.10; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ЗАПРЕТИТЬ ИМПОРТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС С УКРАИНЫ

Минтранс предложил запретить импорт украинских железнодорожных колес, в отношении которых и так действует заградительная пошлина. Спрос на них упал как в России, так и на Украине, поэтому есть риск демпинга

Минтранс предложил запретить импорт украинских железнодорожных колес на территорию России. Об этом РБК сообщили источник в крупном железнодорожном операторе и собеседник в Союзе операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), присутствовавший на совещаниях с министерством в начале сентября, где обсуждалась эта инициатива.

Решение будут принимать на уровне правительства, но ввести запрет планируется до конца 2020 года, добавили собеседники РБК.

В **Минтрансе** отказались от комментариев, РБК направил запрос в **пресс-службу** правительства и представителю первого **вице-премьера Андрея Белоусова**, который курирует транспорт. Представитель Федеральной антимонопольной службы (ФАС) сообщил, что ведомство не получало таких предложений от **Минтранса**.

В прошлом году крупнейший украинский производитель железнодорожных колес «Интерпайп» поставил на российский рынок 223 тыс. колес. При этом с апреля 2018 года до конца августа 2019 года в отношении украинских колес действовали антидемпинговые пошлины в размере 34,22% от их стоимости, введенные Евразийской экономической комиссией (ЕЭК). Из-за дефицита колес ЕЭК приостанавливала действие этой пошлины с 25 августа 2019 года. Но с 2 июня 2020 года комиссия по инициативе **Минтранса** и РЖД снова ввела антидемпинговую пошлину в отношении «Интерпайпа».

Против возврата пошлины выступала ФАС, которая не увидела демпинга в поставках «Интерпайпа». Как писал «Коммерсантъ», служба сделала вывод, что на российском рынке доминирует Выксунский металлургический завод (входит в Объединенную металлургическую компанию Анатолия Седых) с долей более 50%. ФАС признала этот завод виновным в завышении цен на колеса в 2019 году, а «Интерпайп», по ее мнению, не занижал цену по сравнению с российскими конкурентами.

Мощности двух российских производителей колес – ОМК и Evraz Романа Абрамовича и партнеров – составляют 850 тыс. и 450 тыс. штук в год соответственно. Помимо украинского «Интерпайпа» колеса в Россию продавали две компании из Китая – Taiyuan Heavy Industry Railway Transit Equipment Co. Ltd и Maanshan Iron & Steel Co. По данным источника в одном из операторов, всего с начала 2020 года эти две компании поставили около 150 тыс. колес.

«Железные дороги Украины» в мае 2020 года ввели запрет на въезд вагонов из России, укомплектованных колесными парами производства этих китайских компаний. В связи с этим «СГ-Транс» и «Гарант Рейл Сервис», которые поставляют грузы на Украину, перестали закупать китайские колеса. Источник в одной из этих компаний сообщил, что «с учетом текущей цены на российские колеса, запрета Украины и курса доллара импорта из Китая больше не будет». Таким образом, в случае запрета на продукцию «Интерпайпа» в России останутся только колеса от местных производителей.

Спрос на колеса на Украине сократился в несколько раз, поэтому существуют риски демпинга «Интерпайпа», даже несмотря на российские пошлины, считает гендиректор агентства «INFOLine-Аналитика» Михаил Бурмистров. По его мнению, в условиях

резкого сокращения спроса в России на новый подвижной состав и снижения цен на колеса российские производители ОМК и Evraz способны полностью обеспечить потребности внутреннего рынка. При этом закрытие российского рынка для украинских колес может привести к удорожанию отечественной продукции, опасается собеседник РБК в крупном железнодорожном операторе.

Представитель Evraz отказался от комментариев, в ОМК и «Интерпайпе» не ответили на запросы РБК на момент публикации.

Из-за чего возник профицит в России

Сейчас на российском рынке профицит колес, спрос на них стал ослабевать начиная с четвертого квартала 2019 года, сказал РБК источник в железнодорожном операторе. Это произошло из-за возросшего количества вагонов, которые временно не используются. РЖД с конца 2019 года стали фиксировать рост числа таких вагонов, на тот момент их было более 100 тыс. (около 10% от общего числа существующего подвижного состава). Прежде всего это полувагоны, которые направляются под погрузку угля, но остаются невостребованными грузоотправителями из-за ухудшения конъюнктуры на товарных рынках. По данным СОЖТ на 1 июля 2020 года, парк грузовых вагонов на сети РЖД составил 1,18 млн (количество неиспользованных союз не указывает).

По этой причине цена колеса составляет 58–60 тыс. руб. без НДС. В феврале 2019 года, когда на рынке был их дефицит, они стоили в диапазоне 65–80 тыс. руб. за штуку, говорит собеседник РБК в железнодорожном операторе. По данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), при текущих условиях профицит на рынке колес в 2020–2021 годах будет составлять 439–661 тыс. штук, или 23–31% предложения. Причина – сокращение производства грузовых вагонов, в том числе на фоне падения перевозок из-за пандемии коронавируса.

https://www.rbc.ru/business/06/10/2020/5f7739ce9a7947267620eadd?from=from_main_4

КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.05.10; DOING BUSINESS ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ НЕ ОЦЕНКА; МИНЭКОНОМИКИ ПЕРЕПИСАЛО ГОСПРОГРАММУ ЕЕ РАЗВИТИЯ

Правка **нацпроектов** в соответствии с президентским указом о национальных целях вызвала изменения и связанных с ними госпрограмм. Так, при обновлении программы развития внешнеэкономической деятельности в Минэкономике предложили отказаться от учета места РФ в рейтинге Doing Business (к нему ранее высказывали претензии в ФТС и ФНС), заменив его собственным индикатором легкости оформления экспорта. Одновременно сокращено и финансирование госпрограммы: она потеряла 17 млрд руб. за счет переноса расходов на обновление **пунктов пропуска** через госграницу в транспортную госпрограмму – это, впрочем, должно ускорить работы по цифровизации границы.

Минэкономике подготовило поправки к госпрограмме «Развитие внешнеэкономической деятельности» – проект постановления правительства опубликован на портале regulation.gov.ru. Изменения связаны с действием президентского указа «О национальных целях». Самым заметным изменением документа станет отказ от одного из трех целевых индикаторов – места России в рейтинге Doing Business по показателю «Международная торговля» (99-е место по итогам 2019 года). Сохранены две цели госпрограммы – объем экспорта услуг, \$70,1 млрд в 2024 году, и темпы роста несырьевого неэнергетического экспорта – к 2030 году не менее 70% по сравнению с показателем 2020 года.

Отметим, что де-факто Минэкономике поддержало претензии к рейтингу Doing Business, ранее высказывавшиеся ФТС и ФНС (см. “Ъ” от 5 ноября 2019 года) и отчасти признанные Всемирным банком (см. “Ъ” от 27 января). «С учетом специфики применяемой Всемирным банком для составления данного рейтинга методики позиция страны в нем не является оценкой эффективности госрегулирования

внешнеэкономической деятельности, проводимых реформ и легкости осуществления ВЭД», – говорится в пояснительной записке к проекту. Среди претензий к рейтингу DB – отсутствие дифференциации при оценке времени прохождения грузов через порт и сухопутную границу (через порты в среднем меньше), а также то, что в его лидерах находятся страны, осуществляющие взаимную торговлю без таможенного оформления (члены ЕС). Взамен авторы проекта предлагают использовать показатель «Время прохождения административных процедур при взаимодействии с госорганами при экспорте».

После пересмотра снижены и объемы финансирования госпрограммы: в 2021 году они уменьшены на 10,6 млрд руб. (до 76,2 млрд руб.), в 2022 году – на 8,1 млрд руб. (до 76,27 млрд руб.), в 2023 году по сравнению с объемами, предусмотренными законопроектом на 2022 год, увеличены на 1,7 млрд (до 78 млрд руб.).

Изменения (за вычетом бюджетной консолидации) почти полностью объясняются переносом расходов на строительство **пунктов пропуска** через границу (9,1–9,5 млрд руб. в год) в транспортную госпрограмму. Сам же этот перенос должен ускорить развертывание системы прослеживаемости товаров на границе. Этому активно добивается ФТС, рассчитывающая после модернизации **пунктов пропуска** перейти «от электронной к интеллектуальной таможне, чтобы все контрольные процедуры были реализованы через одну цифровую платформу, которой бы пользовались и участники ВЭД, и контролирующие органы», – говорил на коллегии ФТС 6 марта ее глава Владимир Булавин (см. “Ъ” от 7 марта).

Заметим, **нацпроект «Международная кооперация и экспорт»**, который правительство должно обновить до 30 октября, также будет сокращен: из него будут выведены федеральные проекты «Экспорт услуг» под кураторством Минэкономики и «Логистика международной торговли» под кураторством **Минтранса**.

По данным ЦБ, экспорт РФ в денежном выражении во втором квартале сократился с \$88,1 млрд до \$67,9 млрд, импорт же почти не изменился: \$56,2 млрд против \$53,6 млрд, что привело к фактическому обнулению сальдо платежного баланса. Впрочем, весь мировой экспорт во втором квартале испытал беспрецедентный спад – в денежном выражении на 21% – из-за пандемии и резкого падения цен на энергоносители.

<https://www.kommersant.ru/doc/4520057>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.06.10; С КАРШЕРИНГОМ ПОДЕЛЯТСЯ ТРЕЗВОСТЬЮ; ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СЕРВИСА ЖДУТ НОВЫЕ ПРОВЕРКИ

ГИБДД рассчитывает на разработку «протоколов безопасности», с помощью которых операторы каршеринга ограничат доступ водителей к автомобилям. Ужесточение продиктовано резким ухудшением статистики: пользователи сервиса грубо нарушают ПДД и часто садятся за руль нетрезвым. Столичные власти в связи с этим намерены ввести «стандарты безопасной работы» компаний, а также «селфи-идентификацию» и «проверку адекватности водителей».

За восемь месяцев 2020 года доля ДТП с участием автомобилей сервиса краткосрочной аренды выросла с 4,3% до 5,3% (общее число аварий при этом упало на 15%): произошло 251 ДТП с участием таких машин, семь человек погибли, 301 ранен. Такие данные привел врио начальника УГИБДД по Москве Алексей Диокин. «Отмечается низкая дисциплинированность водителей каршеринга, имеющих практически свободный доступ к автомобилям, – заметил господин Диокин. – Зачастую ДТП сопутствуют грубые нарушения, в том числе управление в состоянии опьянения, отказ от прохождения освидетельствования. Наибольшую опасность представляют водители со стажем до шести лет». По данным “Ъ”, с начала года инспекторы выявили более 61 тыс. нарушений ПДД, совершенных водителями каршеринга (без учета работы автоматических камер).

В Москве работают шесть крупных операторов каршеринга, в системе задействовано 27,5 тыс. машин. Проблему признают и московские власти. Причиной многих ДТП с каршерингом является «вызывающе дерзкая и наглая езда», сообщил заместитель главы ЦОДД Москвы Александр Евсин. «Доступ к каршерингу прост, а машина застрахована полностью по каско, – пояснял он. – Прибавим к этому легкость получения доступа и постоянное наличие в кармане фактически ключа от автомобиля – и получаем возможность импульсивного попадания за руль, например в состоянии опьянения».

Алексей Диокин из ГИБДД рассчитывает в связи с этим на разработку «протоколов безопасности», с помощью которых операторы каршеринга ограничат доступ водителей к автомобилям.

Технология, по его словам, обсуждается московскими чиновниками и участниками рынка. «Есть, к примеру, технология идентификации по лицам. Часть операторов мониторят поведение водителей, – рассказал господин Диокин. – Некоторые компании не предоставляют автомобили водителям с нулевым стажем». МВД, в свою очередь, готовит сервис, который позволит компаниям через портал госуслуг отслеживать статус водительских прав клиента и совершенные им ранее нарушения (так называемый цифровой профиль водителя). Сервис запустят в 2021 году, следует из распоряжения правительства №218-Р. Вице-мэр Москвы Максим Ликсутов предлагал «закрепить базовые стандарты безопасной работы каршеринга на федеральном уровне или передать полномочия по установлению таких стандартов региональным властям» (имея в виду в том числе требования к опыту вождения).

В **пресс-службе** дептранса Москвы «Б» заявили, что ежемесячно проводят совместные встречи с ГИБДД и операторами, разбирая в том числе случаи резонансных ДТП. «Рассматриваются новые меры контроля и проверки, в том числе все современные технологии: Face ID, селфи-идентификация, проверка адекватности водителя и т. д., – рассказали в ведомстве. – Это технологии, которые могут быть применены в будущем». В департаменте рассказали, что помогли компаниям заблокировать свыше 1,5 тыс. фейковых аккаунтов и ограничить доступ свыше 10 тыс. пользователей, регулярно нарушающих ПДД. В ведомстве также заявили, что «поддерживают инициативу по предоставлению операторам возможности проверки действительности водительский удостоверений как при регистрации, так и в любой другой момент».

Мы обеспокоены тем, что на дорогах Москвы в связи с ростом популярности каршеринга, отмечается рост количества аварий с участием автомобилей сервиса, поэтому выступаем за новые инициативы», – заявили в дептрансе.

В **пресс-службе** «Яндекс.Драйва» «Б» рассказали, что уже сегодня мониторят скорость и агрессивную манеру вождения: «95% пользователей, которые получили предупреждение о нарушении, в результате изменили манеру вождения и стали водить аккуратнее». В компании добавили, что «крайне заинтересованы в получении доступа в машиночитаемом виде к базе данных водительских удостоверений ГИБДД, чтобы в реальном времени отслеживать их актуальность». «Также мы поддерживаем инициативу по созданию общего для всех операторов списка злостных нарушителей», – заявили в компании.

В «Делимобиле» «Б» сообщили, что разрабатывают новые «системы идентификации, скоринга и анализа манеры вождения». «Все это позволяет как ограничить несанкционированные доступы к сервису, так и дисциплинировать водителей, – заявили там. – Сейчас мы тестируем несколько новых алгоритмов». В сентябре «Делимобиль» ввел digital-тест на проверку концентрации внимания и скорости реакции, который позволяет определить пьяного или неадекватного водителя, заблокировав его доступ к машине.

<https://www.kommersant.ru/doc/4519973>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.06.10; ИНВЕСТИЦИЯМ СТЕЛЮТ В МЯГКОМ; ПРЕИМУЩЕСТВО В ПЛАНАХ РЖД ОТДАНО ПАССАЖИРСКИМ ПРОЕКТАМ

ОАО РЖД сверстало проект инвестпрограммы на 2020–2023 годы общим объемом около 3 трлн руб. Из документа следует, что строительство Северного широтного хода отложено. Вместо него будут развивать в первую очередь пассажирские проекты, в частности Центральный транспортный узел. На него требуется почти 500 млрд руб., но ОАО РЖД ожидает серьезной помощи со стороны федерального бюджета и Москвы, в том числе в начинающемся строительстве первого участка высокоскоростной магистрали Москва–Петербург, куда в рамках инвестпрограммы вложат 126 млрд руб.

“Ъ” ознакомился с проектом инвестпрограммы ОАО РЖД на 2020–2023 годы. В 2020 году ее объем составит 729,8 млрд руб., в 2021–2023 годах – 2,15 трлн руб. В ОАО РЖД “Ъ” уточнили, что инвестпрограмма сейчас проходит согласование, поэтому «комментировать ее возможные параметры преждевременно». Инвестпрограмма на 2020 год уже менялась. Исходно она должна была составить 821 млрд руб., но в апреле выяснилось, что средств нет и вложения могут упасть до 210 млрд руб. Чтобы увеличить финансирование, ОАО РЖД потребовался выпуск вечных бондов на 370 млрд руб. (см. “Ъ” от 24 апреля). В конечном итоге инвестпрограмма 2020 года должна была составить 622 млрд руб., основной объем средств планировалось снять с проектов обновления инфраструктуры (см. “Ъ” от 27 мая). В результате получается, что вложения снова вырастут.

Однако проекты обновления и строительства инфраструктуры все равно пострадают. Самых значительных средств лишилась модернизация Северной и Свердловской железных дорог под проект Северного широтного хода (СШХ). В предыдущем варианте инвестпрограммы на нее планировалось выделить за три года 96,6 млрд руб., а новый документ предполагает символические 4,7 млрд руб. В ОАО РЖД будущее СШХ не комментируют.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что исходно речь шла о загрузке СШХ углеводородами. Это и раньше вызывало вопросы, поясняет эксперт, а сейчас изменилась мировая конъюнктура, стало понятно, что инвестпрограмма «Газпрома» ориентирована на другие направления, а у НОВАТЭКа в целом иная логистика. Теперь очевидно, добавляет он, что реальной потребности в СШХ нет и частные инвестиции в проект привлечь не удастся, поэтому решение снять финансирование выглядит адекватным.

При этом заметно увеличиваются инвестиции в развитие Центрального транспортного узла (ЦТУ).

На ЦТУ в 2020–2023 годах предлагается направить 473,3 млрд руб. Из них 126,9 млрд руб. уйдет на «московский» этап высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва–Петербург – строительство дополнительных путей на участке Москва–Крюково. ВСМ планируется разбить на три участка, из которых лишь средний – Крюково–Обухово – будет финансироваться за счет концессии, а подходы к Москве и Петербургу останутся за ОАО РЖД (см. “Ъ” от 16 сентября). В инвестпрограмме говорится, что большую часть инвестиций на участок Москва–Крюково предоставит бюджет: его вложения составят 106 млрд руб. в 2022–2023 годах.

Остальное развитие ЦТУ также будет финансироваться из средств ОАО РЖД лишь примерно на 40%: 158 млрд руб. предоставит в 2020–2023 годах федеральный бюджет, а 122 млрд руб. – московский. Один из источников “Ъ” утверждает, что федеральные средства на ЦТУ уже заложены, а с Москвой пока лишь идет работа по утверждению параметров на 2021 год. Другой собеседник “Ъ” говорит, что в правительстве обсуждают синергию проектирования и строительства участков ВСМ Москва–Крюково и МЦД-3 Зеленоград–Раменское. На основной участок ВСМ ОАО РЖД планирует потратить 33,7 млрд руб.

Учен в инвестпрограмме и еще один крупный пассажирский проект, который недавно одобрил президент **Владимир Путин**, – «Южный кластер», предполагающий перенос путей с черноморского побережья у Сочи вглубь материка (см. «Ъ» от 2 сентября и 1 октября). Однако пока основные средства в рамках него расписаны на старый проект ОАО РЖД по электрификации ветки Ожерелье–Узловая–Елец. Другие мероприятия в рамках кластера с суммарными инвестициями до 2023 года около 10 млрд руб. пока поставлены в зависимость от полного принятия всех тарифных предложений ОАО РЖД на 2021 год и наличия источников финансирования до 2030 года. Речь идет о реконструкции участков Ожерелье–Елец и Воронеж–Горячий Ключ, строительстве новых линий Елец–Воронеж и Кривенковская–Сочи.

Финансирование БАМа и Транссиба, а также смежных проектов тоже вырастет – как за счет дополнительных средств, уже добавленных в 2020 году на первую очередь, так и за счет увеличения финансирования БАМ-2 на 20 млрд руб. в 2021–2022 годах и 150 млрд руб. инвестиций в 2023 году. Почти не изменяются вложения в подходы к портам Северо-Запада, а на порты Юга добавят около 8 млрд руб. Зато 7,5 млрд руб. спишут с пермских проектов – развития железнодорожного узла с мостом через Каму и линии Пермь–Соликамск. Вместе с тем инвестпрограмма на 2021–2023 годы заведомо не обеспечивается средствами ОАО РЖД. По оценкам самой монополии, ей придется занять около 900 млрд руб. и принять «дополнительные тарифные меры» на 164 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4520060>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.06.10; ЛЕТИ, ПОКА МОЖЕШЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА О ПЕРСПЕКТИВАХ НОВОГО ОГРАНИЧЕНИЯ ЗАРУБЕЖНЫХ ПОЛЕТОВ

«Чем больше перемещения людей, тем больше количество заражений», – заявил сенатор Валерий Рязанский 5 октября, добавив, что новое закрытие границ вполне возможно и «мы идем к этому». Слова сенатора запустили волну обсуждения перспектив нового локдауна, которую постарались сразу пресечь транспортные чиновники и, главное, оперштаб по коронавирусу, где собственно и принимаются такие решения.

До сих пор Москва достаточно медленно и неохотно открывала границы с другими странами, российские ограничения остаются достаточно жесткими. Например, три недели назад, открывая авиасообщение с Белоруссией, оперштаб в официальном заявлении напоминал гражданам, что им следует взвесить все риски перед полетом, так как в отдельных странах показатели заболеваемости уже превышают пиковые значения марта–апреля.

В то же время **Минтранс** 5 октября заявил, что продолжает вести переговоры с новыми странами о возобновлении полетов. Было бы странно после этого услышать подтверждение нового закрытия границ. Однако хотя такой сценарий сейчас выглядит маловероятным, он все же возможен – окончательное решение в данном случае принимают не авиавласти. И вот тогда пока сдерживаемая господдержкой и надеждами на восстановление рынка волна банкротств авиакомпаний будет неизбежна.

Только в первом полугодии отрасль получила 121 млрд руб. убытка. Несмотря на частичный возврат пассажиров, авиакомпании до сих пор зарабатывают немного, сохраняя низкие тарифы. Поддержка государства также была ограниченной и несопоставимой с потерями (за исключением «Аэрофлота», который ждет вливания госденег в капитал).

После частичной отмены ограничений на зарубежные полеты авиакомпаниям потребовалось около двух месяцев, чтобы выйти на нынешний уровень пассажиропотока, который все еще далеко отстает от показателей 2019 года. Перевозчики во многом потеряли высокий летний сезон и так и не смогли выйти в плюс по динамике на наиболее прибыльных международных направлениях. Кроме того, если весной у компаний был

определенный денежный запас за счет уже проданных билетов, теперь пассажиры избегают глубоких бронирований.

В случае повтора локдауна, с большой вероятностью, будет упущен следующий высокий сезон – новогодние каникулы. Испуганные пассажиры, которые и так перестали покупать билеты заранее, совсем откажутся от этого. В итоге отрасль так и не научится жить в новых, коронавирусных условиях. Единственным способом задействовать парк, ориентированный на зарубежные полеты, останутся грузовые рейсы – но это весьма конкурентный рынок, на котором большинству российских авиакомпаний будет сложно занять устойчивые позиции.

<https://www.kommersant.ru/doc/4519896>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.05.10; У РОССИЯН ПОЯВИЛАСЬ ВОЗМОЖНОСТЬ УЛЕТЕТЬ В ТАНЗАНИЮ ПРЯМЫМИ РЕЙСАМИ

Авиакомпания Utair получила разрешение на полеты в Танзанию лишь спустя два месяца после официального возобновления авиасообщения. Полеты на Занзибар формально разрешили еще в августе, но прямых рейсов фактически не было

Авиакомпания Utair получила допуск на полеты в Танзанию спустя два месяца после того, как российское правительство открыло это направление, следует из материалов **Росавиации**. Согласно распоряжению премьера **Михаила Мишустина**, полеты в эту страну были открыты с 1 августа, как и в Турцию и Великобританию. Но до сих пор на них не предоставлялись допуски.

Utair получил разрешение на полеты на Занзибар трижды в неделю. Пока информации о ценах на билеты и расписании рейсов нет. РБК направил запрос в **пресс-службу** компании.

Почему нельзя было летать на Занзибар

Utair была единственной российской авиакомпанией, заявившей о желании летать в Танзанию. Но, несмотря на разрешение правительства, она не могла выполнять такие рейсы – до сих пор ей не предоставляли допуски на полеты. Межведомственная комиссия **Росавиации**, выдавшая разрешение для Utair, провела первое заседание после начала пандемии коронавируса только 21 сентября. До конца 2019 года в Занзибар летала российская авиакомпания Nord Wind, а до марта 2020 года – авиакомпания «Россия», но в обоих случаях только чартерами.

Минтранс России предлагал открыть регулярное авиасообщение с Танзанией еще в ноябре 2019 года, следует из официальной переписки двух стран, опубликованной на сайте **Росавиации**. Но тогда стороны не успели договориться, переговоры затянулись до сентября 2020 года, рассказали РБК источник в профильном ведомстве и собеседник одной из крупных авиакомпаний. При этом в конце марта из-за коронавируса Москва полностью запретила полеты за рубеж, в том числе в Танзанию. Международное авиасообщение начало частично возобновляться только с 1 августа. РБК направил запросы в **Министерства транспорта России** и Танзании.

Занзибар – непопулярное направление среди россиян, там плохо развита инфраструктура и гостиничный сервис, говорит источник РБК в одном из профильных ведомств. По данным погранслужбы ФСБ, в 2019 году Танзанию посетили лишь 6,4 тыс. россиян, а за первое полугодие 2020 года – еще 5,6 тыс. человек. Для сравнения: в 2019 году в Турцию приехали 6,9 млн россиян, за первые два квартала 2020 года – 342 тыс. человек.

Но в условиях сильно ограниченного числа стран для вылета из России российские туристы могли бы выбрать и Танзанию, рассуждает собеседник РБК. Сейчас в Танзанию можно улететь только с многочисленными пересадками, время пути займет около суток. Стоимость варьируется от 30 тыс. до 60 тыс. руб. в одну сторону из Москвы. Pegas Touristik планирует открыть продажу туров в Занзибар с 25 октября, сказала РБК гендиректор туроператора Анна Подгорная.

<https://www.rbc.ru/society/05/10/2020/5f7b35469a7947fd6cbb3a1e>

КОММЕРСАНТЬ FM; СЕРГЕЙ ГУСЕВ; 2020.05.10; НАГОРНЫЙ КАРАБАХ МОЖЕТ ЗАТРОНУТЬ ГРАЖДАНСКИЕ РЕЙСЫ; МОЖЕТ ЛИ КОНФЛИКТ АРМЕНИИ И АЗЕРБАЙДЖАНА ПРЕДСТАВЛЯТЬ УГРОЗУ ДЛЯ САМОЛЕТОВ

В Азербайджане заявили об угрозе пассажирским самолетам из-за ракетных обстрелов в районе Нагорного Карабаха. Компания «Азербайджанские авиалинии» сообщила, что армянские военные обстреливают территорию республики ракетами дальнего радиуса действия. Война за Нагорный Карабах вернулась в горячую фазу больше недели назад: Баку и Ереван обмениваются ударами, невзирая на призывы международного сообщества вернуться к переговорам.

Насколько серьезна угроза пассажирским самолетам? Военный эксперт, заместитель главного редактора издания «Ежедневный журнал» Александр Гольц рассказал “Ъ FM”, что на вооружении и Баку, и Еревана стоят системы, способные по ошибке уничтожить гражданский лайнер: «У них на вооружении находятся комплексы С-300, которые обладают достаточной дальностью и высотой, чтобы сбить гражданский самолет в случае ошибки. У Нагорного Карабаха комплексы “Оса”».

Как мы знаем по печальной истории малазийского лайнера, при определенных обстоятельствах даже летящий пассажирский самолет может быть сбит системой ПВО средней дальности. В условиях боевых действий системы наведения вполне могут принять один самолет за другой. Вспомним историю со сбитым украинским лайнером в небе Тегерана. Та же история произошла и в сирийском небе, когда был сбит российский самолет вместо израильского.

Единственные гарантии в этом случае дает закрытие неба, обход стороной этих районов». Кто может закрыть небо над зоной военных действий? Старший научный сотрудник Института экономики транспорта Высшей школы экономики Андрей Крамаренко считает, что этот вопрос должен решить Азербайджан: «По признанию всех международных организаций, в том числе и ИКАО, Нагорный Карабах – это зона ответственности Азербайджана. Соответственно, орган по управлению авиацией Азербайджана, во-первых, вправе частично закрыть небо для полетов, например, до каких-то высот, либо отменить полностью полеты в аэропорты, расположенные на территории, и транзит на любой высоте. Соседние сектора, например, может закрыть Армения или Иран, или Грузия, в пределах своих юрисдикций. Если им кажется, что полеты даже в их национально-воздушном пространстве небезопасны из-за того, что там всякие ракеты и прочее могут вылететь и случайно поразить самолет на трассе, либо заходящий на посадку, либо взлетающий».

При этом авиакомпания, в общем-то, сами вправе управлять безопасностью в зоне вооруженных конфликтов и отменять рейсы, даже если воздушное пространство не закрыто для полетов.

Сейчас “оживленных мест”, с точки зрения авиатора, почти не осталось. Самое “оживленное место” – это пустыня, где складировались самолеты до лучших времен – это во-первых. Во-вторых, над Нагорным Карабахом не проходят какие-то значимые воздушные трассы. Магистральные трассы, например, проходят в воздушном пространстве Грузии и Азербайджана, региональные, над Арменией тоже магистральные. Но над Нагорным Карабахом, я так понимаю, ничего нет. Кроме того, после истории с малазийским Boeing над Донбассом тема закрытия воздушного пространства над территориями боевых действий была достаточно хорошо пропесочена, поэтому если Азербайджан закроет для полетов большой сектор над своей территорией, никто, в общем-то, наверное, не расстроится, все отнесется с пониманием».

Тем временем в Минобороны Армении сообщили об ожесточенных боях и о том, что наступление азербайджанских войск пресечено. В Баку сообщают о 25 жертвах среди мирных граждан из-за обстрелов с армянской стороны.

<https://www.kommersant.ru/doc/4520082>

РЖД-ПАРТНЕР; 2020.05.10; В МОСКВЕ СОСТОЯЛАСЬ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ГРУЗОВЫЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ: ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ – 2020

В Москве состоялась международная конференция «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2020» и церемония вручения премии «Грузовики и дороги – 2020», собрав более 150 участников на площадке и 60 – в эфире трансляции. Впервые конференция и торжественная церемония, которые проводились в офлайн-формате, транслировались и для онлайн-участников.

Шестая конференция «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2020» продолжила серию профессиональных мероприятий, направленных на формирование предложений по развитию транспортно-логистического рынка и повышению эффективности грузовых автомобильных перевозок.

В рамках первой сессии конференции, посвященной взгляду на ситуацию на рынке грузовых автоперевозок как со стороны государства, так и со стороны бизнеса, состоялась серия выступлений и дискуссия отраслевых экспертов. Так, в своем выступлении **Алексей Бакирей, директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России**, уделил особое внимание задаче, поставленной правительством в рамках регуляторной гильотины, о полной замене всех норм. «Наша задача – до 1 января 2021 года обеспечить издание всех актов, которые должны прийти взамен всех актов, которые действовали на протяжении последних десятилетий. Это касается не только транспортных отраслей, это касается всех отраслей жизнедеятельности», – **отметил А. Бакирей.**

В продолжение темы о направлении развития отрасли состоялась дискуссия участников рынка, где руководители компаний отрасли обсудили кратко- и долгосрочное влияние пандемии на бизнес, эффективность предпринятых мер государственной поддержки, поделились своими прогнозами на будущее.

Одной из важных тем, обсуждаемых на конференции, была тема страхования ответственности грузоперевозчиков. Уже полгода назад был подписан федеральный закон, вносящий изменения в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, и закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», согласно которым закрепляется возможность страхования автоперевозчиком и экспедитором ответственности за нарушения условий договора. Появление этих законов подвело итоговую черту в дискуссиях о легитимности данного страхования. Однако у участников отрасли вопросов меньше не стало. Александр Петренко, заместитель генерального директора ООО «Панди Транс» (представительство TT Club Mutual Insurance Ltd в странах СНГ и Балтии), в своем выступлении подробно остановился на том, что происходит на рынке сейчас. «Перевозчик вправе застраховать свою ответственность, и экспедитор вправе застраховать свою ответственность. Казалось бы, все, новый мир... Оказалось, проблема не в том, какая есть статья, как ее интерпретировать, а проблема, как известно, в головах», – **отметил А. Петренко** и подробно разобрал с участниками законодательные акты, где прописан объем ответственности экспедитора и перевозчика и реальность с точки зрения мировой и российской действительности.

Большая часть программы конференции была посвящена весьма актуальной теме цифровых технологий для грузовых автоперевозок. О системе отслеживания грузоперевозок с помощью электронных навигационных пломб и первых итогах

применения и перспективах развития участникам подробно рассказал Сергей Киселев, технический директор Центра развития цифровых платформ. «Само географическое расположение России предполагает, что у нас есть большой транзитный потенциал и есть государственная задача всячески его развивать, повышая привлекательность нашей страны для транзитных перевозок через нее... Весь проект уже начинает выкристаллизовываться, и мы видим 4 этапа развития этого проекта», – сказал он.

В рамках презентации были продемонстрированы данные этапы:

- Первый этап. Транзит санкционных групп товаров через территорию Российской Федерации.
- Второй этап. Контроль за всеми транзитными перевозками через территорию Российской Федерации с применением навигационных пломб.
- Третий этап. Контроль за всеми транзитными перевозками через территорию ЕАЭС.
- Применение электронных навигационных пломб для обеспечения контроля за экспортом/импортом товаров, обеспечения достоверной информации для возмещения НДС.

О том, как проходит инициированный **Министерством транспорта РФ** эксперимент по внедрению электронной транспортной накладной и электронного путевого листа при пассажирских и грузовых автоперевозках, участникам рассказал Алексей Двойных, генеральный директор Федерального агентства автомобильного транспорта «Росавтотранс». «Сегодня, 1 октября, дан старт практическому тестированию возможности обеспечения цифрового взаимодействия прототипа единой государственной информационной системы сбора, обработки и хранения данных государственных, коммерческих систем, а также обмена через реестр юридически значимыми первичными перевозочными данными между участниками транспортно-логистической деятельности и государственными структурами, осуществляющими контрольно-надзорные разрешительные и фискальные функции. Сегодня на 52-м км МКАД торжественно, можно сказать, начался эксперимент», – поделился с участниками А. Двойных.

Тимур Каримов, эксперт в области цифровизации логистики и транспорта, генеральный директор Cargo.Run, рассказал участникам непосредственно о проекте и дал свою оценку процессам цифровизации отрасли. Т. Каримов рассказал, почему важно получать отчетность по ключевым параметрам ТК в режиме реального времени, что делать с полученными данными, а также какие преимущества дает Cargo.Run. «Мы стараемся обогатить информацией систему предприятия, мы забираем информацию с учетной системы по заявкам, по транспорту, по основным справочникам по водителям и вместе с этим получаем некие данные с GPS/ГЛОНАСС-мониторинга и наносим это все внутри Cargo.Run, обрабатываем все в режиме реального времени, что в итоге позволяет автоматизировать рутинные процессы, особенно у логистов, которые контролируют свои машины... Эти все процессы помогают убрать рутину, за счет этого получаем автоматический контроль бизнеса в режиме онлайн и, как следствие, у нас минимальный рост в 5%», – сказал он.

Детально вопросы цифровой трансформации участники обсудили в рамках дискуссии «Текущая ситуация и вызовы, стоящие перед развитием технологических процессов в отрасли грузовых автоперевозок в России», которую модерировал Андрей Ионин, главный аналитик ассоциации «Цифровой транспорт и логистика». А. Ионин предоставил участникам дискуссии текущий срез по ситуации в отрасли. «В цифровой трансформации сферы транспорта и логистики уже участвует множество игроков. Это и государство: есть и национальная программа «Цифровая экономика» вместе с системой механизмов и финансированием, есть ведомственный проект, есть стратегия цифровой трансформации **Минтранса** до 2035 года. Есть традиционный отраслевой бизнес, частный и с госучастием, и крупнейший, и крупный, и средний, и малый, у которого есть свои видения, стратегии и проекты цифровой трансформации, свои решения и источники

финансирования. Есть новые отраслевые игроки, в первую очередь цифровые экосистемы «Яндекса» и Сбера, со своими отраслевыми амбициями и целями, умеющие лучше всех в стране создавать цифровые платформы и потребительские сервисы», – сказал он. Участники дискуссии обсудили федеральные и ведомственные программы и проекты цифровой трансформации и влияние экосистем «Яндекса» и Сбера на темпы и направления цифровой трансформации отрасли.

Роман Юников, заместитель директора компании «Сельта», рассказал о значении автотранспорта для снижения затрат в цепочках поставок. Тему безопасности при грузовых автоперевозках, актуальная для всех участников транспортного процесса, в своем выступлении затронула Евгения Киселева, директор по развитию компании Medpoint.

6-я Международная конференция и выставка «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2020» была организована отраслевым порталом «Грузовики и дороги» и компанией АТО Events при поддержке Министерства транспорта РФ, Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС). Партнерами мероприятия выступили страховая компания «ТТ Клуб» и ее представительство в странах СНГ и Балтии, компании «Панди Транс», Mercedes-Benz, Cargo.Run.

Бизнес-день завершился праздничным для отрасли событием – торжественной церемонией вручения премии «Грузовики и дороги».

Основная задача премии «Грузовики и дороги» – привлечение внимания делового сообщества страны к происходящим на рынке грузового автотранспорта позитивным процессам, повышение престижа и создание благоприятного инвестиционного климата в отрасли.

Конкурс на соискание премии проходил в этом году в 4 номинациях. Лауреатами и дипломантами премии стали:

Коммерческий грузовой автоперевозчик на внутрироссийских маршрутах (крупнотоннажные HCV)

Лауреат:

«Магнит»

Дипломанты:

ГК «Деловые линии»

ИТЕКО

Коммерческий грузовой автоперевозчик на внутрироссийских маршрутах (мало- и среднетоннажные LCV & CV)

Лауреат:

X5 Logistics

Дипломант:

Сервис «Грузовичкоф»

Международный грузовой автоперевозчик

Лауреат:

ТРАСКО

Дипломанты:

«Лорри»

«Кюне + Нагель»

Специализированные автоперевозки

Лауреат:

ХРО Logistics

Дипломанты:

Транспортная компания «Агат-Логистик»

SteamTrend

АВТЭК

Специальные дипломы – международному перевозчику «Совтрансавто Москва» за верность традициям в честь 75-летия компании и ФБУ «Росавтотранс» за активную деятельность в развитии диалога между государственными органами власти и участниками рынка.

Алексей Семенов, заместитель министра транспорта Российской Федерации, вручивший в этот день сразу несколько призов и памятных дипломов, отметил: «Сегодня здесь собрались представители лучших грузоперевозчиков страны. Отрасль грузовых автоперевозок играет важнейшую роль в экономике нашей страны. Отрасли был брошен вызов, и я рад отметить, что совместно мы смогли дать достойный ответ. И именно в такие трудные времена многократно усиливается значимость получения премии «Грузовики и дороги» для ее лауреатов».

«Спасибо жюри за эту награду. Она действительно важна для нас по двум причинам. Во-первых, за этой наградой стоит огромная команда «Магнита», это более 10 тыс. сотрудников на автотранспортном предприятии «Магнит». Во вторую очередь это то, что мы эту награду получаем именно в этом году, нестандартном году для любых участников бизнеса. Очень приятно, что в этом году мы делали и сделали нашу работу, а именно – своевременно доставили на полки магазинов товары с требуемым качеством, но еще и смогли не заморозить и реализовать все те проекты, которые были запланированы на этот год, благодаря которым мы и получили эту премию», – выступил с ответной речью Евгений Еременко, представляющий компанию «Магнит», лауреата премии «Грузовики и дороги – 2020».

«Современные реалии требуют от логистических компаний предвосхищать интересы грузовладельцев, предлагать им нечто большее, чем просто перевозки грузов. Успешной может называться та компания, которая активно участвует в формировании и развитии логистической отрасли в России, учитывает интересы и отвечает самым взыскательным требованиям заказчиков. Победа в номинации, помимо определенного признания роли ТРАСКО в развитии рынка автомобильных грузоперевозок, является для нас стимулом к дальнейшему росту и развитию. Выражаем благодарность уважаемому совету премии за организацию этого важного для отрасли мероприятия», – отметил Евгений Шакалида, генеральный директор компании «ТРАСКО».

Премия «Грузовики и дороги» в области грузовых автоперевозок учреждена информационным порталом «Грузовики и дороги» по инициативе и при активном участии Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли в 2017 году.

Оператор премии – компания АТО Events, крупнейший в России организатор профессиональных мероприятий в транспортной отрасли.

Спонсорскую поддержку премии в этом году оказала компания ООО «Панди Транс» (представительство TT Club Mutual Insurance Ltd в странах СНГ и Балтии).

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/v-moskve-sostoyalis-mezhdunarodnaya-konferentsiya-gruzovye-avtoperevozki-vyzovy-i-vozmozhnosti-2020/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; НАТАЛЬЯ КОРОТЧЕНКО; 2020.05.10; ИДЕМ НА ДНО; В АСТРАХАНИ НАЧАЛИ СТРОИТЬ СОВРЕМЕННЫЕ СУДА, ПО ОБРАЗЦУ КОТОРЫХ ОБНОВЯТ ВЕСЬ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ СТРАНЫ

В особой экономической зоне «Лотос» в Астраханской области началось строительство современных судов, предназначенных для углубления Обь-Иртышского бассейна и Северной Двины. Это будет серия из четырех самоходных земснарядов, роторно-ковшевых и фрезерных, по образцу которых планируется начать обновление всего дноуглубительного речного флота страны. По данным **Минтранса России**, до 2030 года

потребуется построить еще 16 земснарядов, чтобы заменить ими устаревшую и дорогостоящую в эксплуатации технику, которая сейчас работает в Волжском, Волго-Балтийском, Ленском, Амурском и Печорском бассейнах.

Закладка двух головных земснарядов новой серии состоялась на производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта, их планируется сдать в эксплуатацию в конце 2022 года. Еще два судна начнут строить до 31 декабря и передадут заказчику в 2023 году. Средняя стоимость строительства каждого земснаряда составляет около миллиарда рублей, финансирование ведется по льготной лизинговой программе со ставкой 2,5 процента годовых сроком на 15 лет.

– Этот пилотный проект – нерядовое событие как для Астраханского региона, так и для всей России в целом, – заявил на церемонии закладки судов **замминистра транспорта России Юрий Цветков**. – Речной транспорт – наиболее безопасный, экологичный и энергоэффективный, но мешает ряд факторов, один из которых – старение дноуглубительного флота, средний возраст которого более 30 лет. Суда, которые мы закладываем сегодня, позволят решить проблему коренным образом.

По словам директора департамента судостроительной политики и морской техники минпромторга России Бориса Кабакова, из 100 тысяч километров водных путей страны только половина имеет глубину гарантированного хода больше 3,5 метра. Как сообщил вице-президент Объединенной судостроительной корпорации Василий Бойцов, из 155 земснарядов, имеющих на балансе администраций бассейнов внутренних водных путей, на ходу только 126, причем треть из них – в критическом возрасте, старше 40 лет. Но даже те, что моложе, устарели технически: они уже не такие производительные, как современные, и дороже в эксплуатации.

– Особенность строящихся у нас земснарядов в том, что они самоходные, у них хорошая производительность – 900 кубометров грунта в час, – рассказал «РГ» руководитель проекта, главный строитель судоверфи «Лотос» Азат Батыров.

Он объяснил, что роторно-ковшевые земснаряды хорошо справляются с рыхлением грунта с высоким содержанием глины, а фрезерные подходят почти для любого типа дна. Оба судна рыхлят речное дно на глубину от двух до десяти метров и могут работать даже при метровой осадке. Грунт изымается с помощью погружного насоса по трубопроводу на берег, либо – в шаланды-баржи.

Земснаряды разработаны по спецпроекту в сотрудничестве с голландской компанией с учетом требований Российского речного регистра. По данным представителя компании Евгения Леонова, сравнительный анализ показывает экономическую эффективность нового типа земснарядов по отношению к многочерпаковым земснарядам в 2,3 раза, к землесосам на 20 процентов.

– Голландская компания планирует локализовать в ОЭЗ «Лотос» производство, сделать его в значительной степени российским, – подчеркнул Юрий Цветков. – Мы поддерживаем эту инициативу, поэтому хотели бы создать в Астрахани кластер, который бы занимался строительством самоходных земснарядов.

Сейчас «Лотос» продолжает строительство еще пяти судов, среди которых – круизный лайнер «Петр Великий» и колесный прогулочный теплоход. Есть заказы и у других верфей. На Астраханском судостроительном производственном объединении строят два танкера-химовоза, а на «Красных баррикадах» идет работа над опорным основанием ледостойкой стационарной платформы для месторождения в Арктике.

<https://rg.ru/2020/10/06/reg-ufo/v-astrahani-nachali-stroit-dnouglubitelnye-suda-novogo-tipa.html>

ВЕДОМОСТИ; ТИМУР ХАЛУДОРОВ; 2020.05.10; «У «КОЛМАРА» ОСНОВНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ СБЫТА – ЭКСПОРТ В СТРАНЫ АТР»; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ «КОЛМАРА» АННА ЦИВИЛЕВА – О ПЕРСПЕКТИВАХ

УГОЛЬНОЙ КОМПАНИИ ПОСЛЕ ВВОДА САМОЙ БОЛЬШОЙ В РОССИИ ШАХТЫ И МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Планы Индии нарастить к 2030 г. производство стали втрое до 300 млн т в год могут сыграть на руку российским угольщикам. Отечественные производители «Евраз», «Мечел» и «Колмар» уже отправляют пробные партии угля индийским металлургам.

Анна Цивилева возглавила совет директоров «Колмара» в марте 2018 г., когда ее муж Сергей Цивилев, который до этого три года был гендиректором холдинга, ушел на госслужбу – стал губернатором Кемеровской области. Одновременно он уступил жене 70%-ную долю в компании.

В 2014 г. «Колмар» с его горнообогатительным комбинатом (ГОК) «Денисовский» пришлось спасать от банкротства. Но Цивилева, как она заверила «Ведомости» в прошлом интервью два года назад, получила от мужа уже успешную компанию. Тогда она рассказала о планах строительства новой шахты.

«Колмар» не свернул инвестпрограмму даже во время обвала угольных цен и пандемии. Компания 10 сентября с опозданием всего на четыре месяца ввела в эксплуатацию первую очередь ГОК «Инаглинский» – самую большую в России шахту мощностью 6 млн т угля в год и обогатительную фабрику, 11 сентября – морской терминал в порту Ванино мощностью перевалки 6 млн т угля ежегодно. В ГОК «Инаглинский» из запланированных 50 млрд руб. вложено 30 млрд, в следующем году инвестиции пойдут уже на освоение мощности, будет запущена вторая лава. Ввод вторых очередей шахты и терминала, намеченный на 2022 г., удвоит их мощности, после чего «Колмар» рассчитывает стать крупнейшим в России производителем коксующегося концентрата для металлургии.

Экспортная ориентация

– Верите ли вы в фантастические перспективы российских экспортеров коксующегося угля и собственно «Колмара» на рынке Индии? Месяц назад стало известно, что Индия готова закупать в России до 40 млн т в год, в то время как сейчас импортирует меньше 1 млн т. Вы ведь уже делали пробные поставки в Индию, есть какие-то результаты, может быть, полноценные контракты? Или вы рассчитываете на них после открытия терминала в Ванино?

– Индия и страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) нацелены сейчас на диверсификацию и уход от зависимости от поставок угля из Австралии. Действительно, мы не только вели переговоры с крупными государственными и частными металлургическими компаниями, но и поставили пробные партии. Якутский уголь устроил индийцев, сейчас мы договариваемся о долгосрочных контрактах и больших объемах. Раньше всю нашу маржу съедал фрахт, потому что уголь отправлялся потребителям [в Индию] небольшими партиями. До открытия терминала в Ванино мы могли загружать сухогрузы дедевейтом 15 000–40 000 т. Сейчас у нас есть возможность загрузки больших партий в крупнотоннажные суда дедевейтом 120 000 т и делать комплексные поставки различных марок металлургического угля. После окончания строительства второго этапа терминала в 2023 г. он будет способен принимать суда дедевейтом до 168 000 т. Поверьте, вы увидите, что в ближайший год объемы российских углей на индийский рынок будут расти. Мы видим активный запрос на это со стороны Индии.

– На сколько вырастут поставки?

– Это будет зависеть от ценовой конъюнктуры. Нашим приоритетным рынком всегда был Китай, который потребляет большие объемы концентрата и закупает уголь по высоким ценам (выше – только Япония). С некоторыми крупными металлургическими компаниями у нас есть прямые долгосрочные контракты. Причем спрос со стороны иностранных компаний, таких как японская JFE или китайская Baowu Steel, превышает наше предложение. Но тем не менее в преддверии роста объемов производства мы для расширения рынков сбыта прорабатываем другие направления поставок, в том числе и в

Индию. Специалисты «Колмара» готовы выезжать в Индию, встречаться с металлургами и обсуждать технические и коммерческие вопросы. Пробные партии якутского угля мы отправляли Tata Steel, JSW Steel, Rashtriya Ispat Nigam (также известна как Vizag Steel. – «Ведомости»), отзывы пришли положительные. Сейчас в переговорный процесс вмешалась пандемия – мы общаемся с иностранными партнерами по переписке, но серьезные, долгосрочные, контракты так, естественно, не обсуждаются. Ждем, когда откроются границы.

– Как сейчас у вас обстоят дела на ваших традиционных южноазиатских экспортных рынках и, в частности, в Китае?

– Китай остается для нас приоритетным рынком сбыта: порядка 70% наших экспортных поставок идет в эту страну. Китайские партнеры знают наши угли (бренды Deni Deep – добывается на шахте Денисовской, Inagli – на Инаглинском ГОКе), включили их в свою шихту. В целом у России есть огромный потенциал для поставок угля в Китай.

– Как вы оцениваете влияние китайского спроса на мировую конъюнктуру?

– Китай по-прежнему определяет конъюнктуру цен как крупнейший импортер коксующегося угля. Последние два года это только подтвердили, так как снижение глобального спроса за пределами китайского рынка привели к тому, что фактически конъюнктура цен определялась внутренним спросом и государственным регулированием отрасли в Китае. Уже несколько лет экспортеры сталкиваются с практикой ограничения объемов импорта угля в китайских портах. Как только объем завезенного угля приближается к значениям предыдущего года, китайские порты начинают увеличивать срок прохождения таможенных процедур или просто перестают принимать уголь. Конечно, это сильно влияет на рынок и цены. Потребители вынуждены закладывать риски простоя судов в цену угля, и в итоге цены продаж экспортеров сильно снижаются. В 2019 г. из-за введения квот и отсутствия сильного спроса на альтернативных рынках за несколько месяцев цена упала с уровня выше \$190 до \$135.

В этом году из-за пандемии ситуация еще более тяжелая и Китай оказался фактически единственным рынком сбыта не только для угля, но и для многих других видов продукции. Цены восстанавливаются либо с обновлением квот в начале нового года, либо в результате послаблений, вводимых в отдельном порядке. В итоге мы видим высокую волатильность цен, которые в этом году успели сходить на \$50 вниз и буквально за последний месяц вырасти на \$25 вверх.

– Какой ваш прогноз цен на энергетические и коксующиеся угли? Сценарии восстановления спроса? Можно ли говорить, что рынок коксующегося угля оказался более устойчивым в пандемию?

– Цены на коксующийся уголь за сентябрь выросли со \$106 до \$135. Это, конечно, гораздо ниже уровня 2019 г., когда цена в среднем составляла \$180 за 1 т. Падение цен произошло вследствие пандемии: встали стройки, встало металлургическое производство. Но сейчас впервые за долгое время мы увидели положительную динамику и восстановление рынка. Оживает спрос со стороны строительства, в Азии закончились периоды ливней, металлурги запускают доменные печи, которые были на горячей консервации, а Китай формирует новые квоты на импорт угля. На этом фоне цена на коксующийся уголь растет. Но говорить о полном восстановлении рынка пока преждевременно.

На рынке энергетического угля оптимизма меньше. Восстановление цен возможно только при значительном сокращении добычи в Австралии, Южной Африке, Колумбии и Индонезии. По мере наступления холодного периода мы видим умеренное восстановление с крайне низких уровней, но в целом быстрого восстановления рынка энергетического угля, я думаю, не произойдет.

– Что со спросом на отечественном рынке и ваш прогноз? Как вы сами оцениваете свою долю на внутреннем рынке и какие планы конкуренции?

– На внутреннем рынке традиционно существует профицит предложения угля над спросом. Ситуация несколько отличается по коксовым и жирным маркам, но в целом принципиальных изменений мы пока не ожидаем и основные перспективы сбыта видим на экспортном направлении в страны АТР.

– В каких долях вы поставляете продукцию на внутренний рынок и на экспорт – энергетический уголь, концентрат? Как изменятся пропорции с вводом «Инаглинской» и обогатительной фабрики?

– В силу нашего географического расположения и логистики мы экспортно-ориентированная компания. В последнее время до 70% продукции мы поставляли на экспорт. В связи с тем что объемы производства растут, до 80% концентрата мы будем отправлять на экспорт и 20% – на внутренний рынок. Объем внутреннего рынка коксуемых углей не будет расти, а в странах АТР есть запрос на увеличение поставок. Мы позиционируем себя как компания, которая выходит на лидирующие объемы по коксуемым углям. Энергетический уголь для нас сопутствующий продукт: не более 5% его мы поставляем – в основном местным электростанциям.

– Вы раньше возглавляли зарубежную трейдерскую компанию «Колмара» KSL AG и хотели превратить ее в крупного игрока. Удалось ли? Какая на нее ляжет нагрузка с увеличением экспортных поставок? И вы по-прежнему не работаете со сторонними трейдерами?

– Компания KSL AG реализует все экспортные поставки «Колмара». Соответственно, в зависимости от роста объема продукции будет наращиваться и ее мощность. Сейчас, после запуска собственного порта в Ванино, перед KSL стоит задача заполнить порт сторонними углями. Благо что мощности первой очереди порта по перевалке составляют 12 млн т. Из этого объема в будущем году нашего угля будет 9–10 млн т, так что запас есть, и думаю, что компания KSL будет расширяться. Мы работаем по обычной налаженной схеме, по которой работают все отечественные крупные и средние угледобывающие компании. Швейцария – не офшорная страна, поэтому для выхода на международные рынки и с целью привлечения торгового финансирования используется иностранный трейдер. В наш порт мы ждем все угольные компании, которым не хватает мощностей по перевалке. Тем более что погранпереходы сейчас перегружены.

Инвестиции на благоприятной территории

– Сколько и за какое время инвестировано в строительство новой шахты? Сколько вложите еще?

– Общий объем капитальных вложений в строительство двух очередей ГОК «Инаглинский» – шахты и обогатительной фабрики – составит 85 млрд руб. В первую очередь мы планируем инвестировать 50 млрд, во вторую – 35 млрд руб. Сюда входят также железнодорожная инфраструктура, энергетическая инфраструктура (линии электропередачи) и жилой квартал для сотрудников ГОКа. На сегодняшний день мы вложили 30 млрд руб. Инвестиционная фаза с учетом строительства второй очереди завершится в конце 2022 г.

Кроме того, у нас есть инвестиции во второй наш комплекс – во вторую очередь ГОК «Денисовский» (инвестиции – 20 млрд руб. – «Ведомости»). Там завершается строительство «Восточной Денисовской» мощностью добычи 4 млн т угля в год. На Денисовском ГОКе уже работает шахта мощностью 2 млн т. Итого 6 млн т угля мы будем добывать на Денисовке. Шахта «Восточная Денисовская» будет открыта до конца этого года. В 2018 г. сдали Денисовскую обогатительную фабрику мощностью 6 млн т, инвестиции – 9 млрд руб. Всего в Денисовский ГОК мы вложили 20 млрд руб.

– Насколько удешевляет проект и упрощает его реализацию ваша принадлежность к территории опережающего развития (ТОР)?

– Безусловно, получение налоговых преференций облегчает реализацию нашей инвестпрограммы. Первоначально наша инвестпрограмма была гораздо скромнее, но

благодаря вхождению в ТОП «Южная Якутия» в 2016 г. мы увеличили ее ровно в 2 раза. Благодаря участию в ТОП мы реализуем нашу инвестпрограмму гораздо быстрее и с большими амбициями.

ТОП – это работающий инструмент. В течение пяти лет там есть нулевая налоговая ставка. Однако проблема заключается в том, что эта льгота начинает действовать с момента заключения договора. Но поскольку наш инвестиционный проект является достаточно долгоиграющим – уже четыре года нашей деятельности, а мы еще строимся, – то, по сути, эта льгота для нас съедается. Посмотрите: мы еще не начали работу и только строились, а время льготной ставки уже заканчивается. Поэтому мы выступали за то, чтобы льготная налоговая ставка начинала действовать с момента ввода предприятия в эксплуатацию.

– Есть реакция властей на ваше предложение продлить льготный налоговый режим?

– Пока этот вопрос законодательно не совсем определен. Правила игры постоянно меняются, и пока не совсем понятно, какие решения будут приняты.

– Закончилась ли детективная история с попытками увеличить НДС на добычу угля при цене выше \$62 за 1 т? В прессу постоянно просачивались слухи об этом предложении Минфина, однако министр финансов Антон Силуанов и первый вице-премьер Андрей Белоусов публично это отрицали.

– Никакой конкретной информации об этом у нас и коллег-угольщиков нет. Но при нынешних ценах на уголь эта инициатива просто добила [бы] ряд предприятий, особенно по добыче энергетического угля.

– Какая доля заемных средств в инвестициях на строительство шахты и обогатительной фабрики, кто финансировал проект? Какая сейчас долговая нагрузка у «Колмара»?

– Доля заемного финансирования в проекте ГОК «Инаглинский» составляет 60%, проект финансирует крупный российский государственный банк. Сейчас мы находимся в активной инвестиционной фазе, в связи с этим долговая нагрузка нашей компании постоянно растет, но после окончания инвестфазы в 2023 г. мы планируем, что «Колмар» выйдет на комфортное отношение долга к EBITDA ниже уровня 3.

– Про возможность IPO вас постоянно спрашивают последние несколько лет. Конъюнктура сейчас не самая хорошая, но «Колмар» очень быстро развивается и, с одной стороны, становится все более привлекательным активом, с другой – нуждается в инвестициях. Так готовитесь ли вы к IPO?

– Пока мы находимся в активной инвестиционной фазе и не рассматриваем этот вопрос. Наверное, к нему можно будет вернуться, когда к 2023 г. закончится фаза инвестирования, когда будут запущены основные объекты, тогда можно будет думать о выходе на IPO.

Вечная мерзлота – не помеха

– Проектная мощность первой очереди «Инаглинской» – 6 млн т, какой план освоения мощности, сколько вы собираетесь добывать там в будущем году, какой график дальше?

– Выход на полную мощность первой очереди обогатительной фабрики «Инаглинская-2» по переработке 6 млн т в год планируется в будущем году, второй очереди, 6 млн т, – в 2023 г. Спрос на такие объемы есть.

– Какова глубина новой шахты, какая мощность пластов и насколько они сложны в разработке, учитывая вечную мерзлоту, пологое залегание и наличие (по данным «Сибгипрошахта») крепких пород, водообильность? Какая рентабельность добычи в этих условиях?

– В настоящее время глубина подземных горных выработок от поверхности составляет 130 м. При этом максимальная глубина шахты, на которую мы имеем разрешение в лицензии, составляет 500 м. Толщина принятых к разработке угольных пластов колеблется от 1,4 до 4,6 м. Условия на Инаглинском месторождении действительно очень сложные: здесь присутствует ряд горно-геологических нарушений разрывного характера с амплитудой до 40 м.

Но вечная мерзлота, которую воспринимают как трудность, не доставляет нам особых проблем, поскольку имеет островной характер и распределена на незначительных участках.

В Якутии шахты безметановые, поэтому нет опасности взрывов, однако есть опасность затопления. Денисовская шахта как раз очень водообильная, но за 15 лет ее эксплуатации наши сотрудники наработали очень хороший опыт борьбы с затоплениями. Инаглинская шахта менее водообильная и в работе более комфортная.

Пологое залегание угольных пластов для нас положительный фактор, так как мы имеем возможность строить выработки, шахты с отработанного борта разреза и не проходить вертикальные стволы. Поэтому шахта «Инаглинская» в первую очередь ориентирована на применение метода отработки длинными столбами – лавами.

Кроме того, на «Инаглинской» добывают уголь более высокого и стабильного качества. Часто с открытых горных работ добывается уже окисленный уголь, качество которого может изменяться. Понятно, что для металлургии и коксохимического производства вопрос качества является принципиальным.

Рентабельность различных методов, которые мы применяем, зависит от ценовой конъюнктуры. По прогнозам, которые нам предоставляют международные инвестбанки, она будет находиться на хорошем и стабильном уровне – примерно до 60%.

Выдержит ли железная дорога

– Кроме «Колмара» в порту Ванино отгружают свою продукцию УГМК, «Мечел» и СУЭК, и только что «А-проперти» сообщила о планах построить в порту новый угольный терминал. Достаточен ли ресурс транспортной инфраструктуры на подъездах к порту, пробок не боитесь?

– Планы модернизации транспортной инфраструктуры РЖД на подходах к Ванинскому узлу, по крайней мере на бумаге, относительно надежно синхронизированы на горизонте до 2025 г. с темпами прироста совокупной перерабатывающей способности терминалов в Ванино.

– После запуска обогатительной фабрики «Инаглинская-2» отгрузка у вас увеличится. Выдержит ли возросшую нагрузку железная дорога?

– В 2021 г. может возникнуть риск рассинхронизации. Темпы прироста совокупной нагрузки на участке Беркакит – Бестужево с графиком осуществления мероприятий и программой реконструкции Восточного полигона РЖД на данном участке нас беспокоит. Мы возлагаем надежду на ускорение темпов освоения инвестиций РЖД в этой части. И со своей стороны приложим все возможные усилия совместно с другими ключевыми грузовладельцами, чтобы железнодорожники выполнили все свои обязательства в срок.

– А реконструкция участка Беркакит – Бестужево началась?

– Часть мероприятий запланирована на 2021 г. и продолжится до 2023 г. Сейчас реконструкция находится на стадии проектно-изыскательских работ. Конечно, мы переживаем, потому что риск есть.

– На сколько реально возрастет нагрузка на железную дорогу с вводом новой шахты и обогатительной фабрики?

– Наши перевозки на участке Беркакит – Бестужево увеличатся на 3 млн т концентрата (которые получаются на выходе из 6 млн т угля. – «Ведомости») и суммарно составят 7 млн т. Кроме того, по этому участку будет перевезено 7–8 млн т продукции «Якутугля» и прочих небольших угледобывающих предприятий, кроме того, увеличивается северный завод в Якутск.

– Хватает ли вагонов вашей транспортной компании? Вы завели собственный парк, берете вагоны в лизинг?

– У «Колмара» своего парка вагонов нет, мы работаем с привлеченными транспортными компаниями. Хотели купить полувагоны, чтобы гарантированно вывозить наши объемы, уже была договоренность с лизинговыми компаниями, но этот процесс пришлось

остановить. Если нам удастся реализовать свою инвестпрограмму к 2023 г. и достроить объекты, то к идее закупки собственного парка мы можем вернуться. Программа приобретения собственного (в лизинг) парка полувагонов предусматривала до 7000 единиц инновационных вагонов повышенной грузоподъемности. Но пока в приоритете у нас завершение второй очереди на Инаглинском ГОКе и второй очереди порта.

Больше 2 млрд руб. на экологию

– При перевалке угля на терминале в Ванино вы будете применять безпылевой способ перегрузки. Что это за технология?

– Наш терминал оснащен современным немецким оборудованием. Выгрузка угля из вагонов осуществляется в закрытом помещении с применением системы аспирации и пылеподавления. Движение угля по терминалу осуществляется только по закрытым конвейерным линиям, а погрузка угля на судно производится с помощью специальной судопогрузочной машины с использованием водяного пылеподавления. Защита окружающей среды у нас в приоритете, поэтому мы реализуем более дорогой, но, на мой взгляд, и более перспективный проект перегрузки угля.

– Жители поселка Чульман жалуются на загрязнение реки выбросами с предприятий «Колмара». Как вы взаимодействуете с местными жителями и что делаете для решения проблем с загрязнением? Сколько средств вкладываете в экологические проекты, какие из них наиболее значительные и каков результат?

– Да, такая проблема есть, но она существовала и до того, как мы начали свою деятельность в Нерюнгринском районе. Мы выступаем за сохранение экологии и открыты к диалогу с общественностью. Представители общественности были у нас при запуске водоочистных сооружений. Если от плохой экологии разъедутся люди, кто же будет работать? Например, водоочистное сооружение на Денисовской шахте стоит 1,5 млрд руб. Кроме того, мы поставили там два шламоотстойника. В прошлом году на защиту экологии на Денисовском ГОКе потратили 2 млрд руб. Аналогичный проект реализуется на Инаглинском ГОКе.

С учетом всех предписаний, которые были даны надзорными органами, мы единственная компания, которая пошла на крупнейшие расходы по строительству очистных сооружений. Мы сразу начали возведение шламоотстойников, выделили средства на строительство водоочистных сооружений на Денисовском ГОКе. Построили их меньше чем за год. Одновременно со строительством объектов на Инаглинском ГОКе идет и возведение очистных сооружений. Мы построили обогатительные фабрики полностью замкнутого цикла, т. е. мы сознательно пошли на удорожание проекта для защиты экологии. Работники «Колмара» активно участвуют в субботниках, акции «Чистый берег» и многих других. Наша задача – максимально использовать технические возможности, которые минимизируют негативное воздействие на окружающую среду.

Всего за 2020–2023 гг. мы в Якутии в соответствии с комплексной программой по охране окружающей среды планируем потратить без малого 2,3 млрд руб.

Люди остаются в Нерюнгри

– Сколько рабочих мест вы создаете за счет двух новых проектов – Инаглинского ГОКа и терминала в Ванино? Теперь вам требуется много новых специалистов, как решаете проблему кадров? Удалось ли создать привлекательные условия для жизни в Нерюнгринском районе, снизился ли отток местных жителей?

– С открытием ГОК «Инаглинский» будет создано 4000 новых рабочих мест, в порту Ванино – 550. После запуска вторых очередей общее число сотрудников составит 9000 человек. Но уже сейчас мы ощущаем нехватку высококвалифицированных кадров – специалистов по подземной добыче. Для решения этой проблемы переучиваем сотрудников в учебных центрах. Во-вторых, сотрудничаем с дальневосточными вузами и колледжами, ввели программы наставничества и целевого обучения с гарантией получения рабочего места. Но и этого недостаточно, поэтому мы активно привлекаем

кадры из других регионов России – особенно Забайкальского, Хабаровского края и Бурятии. Кроме того, привлекаем специалистов из стран СНГ. Например, из Казахстана и Донбасса приезжают и оседают в Нерюнгри очень мотивированные люди целыми семьями.

Мы активно участвуем в республиканской программе «Местные кадры в промышленности» – трудоустраиваем жителей Якутии, которые переезжают из улусов, из других городов в Нерюнгри. По программе трудоустроен 1161 человек, в том числе 651 человек – из Донбасса. Конечно, набираем местных жителей. Эти усилия приносят свои плоды: на Дне шахтера глава Нерюнгринского района Виктор Станиловский заявил, что впервые за долгие годы прекратился отток населения из района и появился прирост, соответственно, выросли цены на жилье. Однокомнатная квартира в Нерюнгри стоит от 1,8 млн до 2,4 млн руб.

Рост стоимости жилья – процентов на 30 за год. Но мы ожидаем прибытия новых сотрудников, поэтому было принято решение о строительстве жилого квартала с детским садом, школой и спорткомплексом на 2100 семей. Первая очередь квартала – 280 квартир – будет сдана уже будущим летом. В Ванино мы построили коттеджный поселок, четыре жилых дома на 180 квартир и планируется возведение физкультурно-оздоровительного комплекса. В кризис 2014 г. мы построили в Нерюнгри Ледовый дворец, в нынешний кризис планируем строительство жилого квартала. Мне кажется, только если ты что-то делаешь в кризис, то можешь вселить в людей веру в будущее.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2020/10/04/842067-kolmara-eksport-v-atr>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.06.10; ОТЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ: КАБМИН МОЖЕТ ПОПРАВИТЬ БЮДЖЕТ В НАЧАЛЕ 2021 ГОДА; В СИТУАЦИИ ПОЛНОЙ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ СПЕЦИАЛИСТЫ НЕ ВИДЯТ СМЫСЛА СПОРИТЬ ИЗ-ЗА ПРОЕКТА ФИНАНСОВОГО ПЛАНА

Правительство может начать вносить существенные корректировки в бюджет на ближайшие три года уже в начале 2021-го – абсолютного единодушия относительно нынешней версии финансового плана в кабмине не сложилось. Об этом «Известиям» рассказали два источника, близкие к правительству. Проект казны на трехлетку был одобрен как ориентир в условиях неопределенности – когда ситуация с пандемией и санкциями прояснится, его параметры могут быть пересмотрены. Алексей Кудрин, комментируя бюджет в ходе парламентских слушаний в Совете Федерации, заявил, что решение повысить ставки налогов на добывающий сектор в кризис выглядит несвоевременным. А первый вице-премьер Андрей Белоусов, по словам источников, остался недоволен излишне консервативной бюджетной политикой Минфина.

Новые источники

Глава Минфина Антон Силуанов 5 октября впервые публично презентовал проект бюджета на 2021–2023 годы – традиционно на площадке Совфеда в ходе парламентских слушаний.

Он подчеркнул, что антикоронавирусные ограничения привели к беспрецедентному после Второй мировой войны сокращению экономической активности. Бюджетная политика будет направлена именно на преодоление негативных последствий пандемии – борьбу с инфекцией, восстановление пострадавших отраслей, стимулирование экономики. Общий объем финансовых мер в ближайшие два года он оценил в 9% ВВП, включая расходы на общенациональный план восстановления экономики в 1% ВВП.

Казна 2020 года будет исполнена с дефицитом в 4,4% ВВП. Без учета приобретения Сбербанка за счет средств Фонда национального благосостояния разрыв был бы еще на 1 п.п. выше. Правительство выкупило «Сбер» у ЦБ, полученные деньги регулятор затем направил в доходы бюджета.

Глава Минфина акцентировал внимание на кардинальных изменениях в источниках поступлений в следующие годы. Он напомнил о маневре в сегменте МСП и IT-отрасли. Для первого были снижены ставки страховых взносов с 30% до 15%. Производители софта получили аналогичное послабление. Взносы для них упали с 15% до 7,6%. Также для IT был понижен налог на прибыль до 3%, отменены льготы по НДС для иностранных производителей программ.

С другой стороны, была повышена нагрузка на состоятельных граждан – введены прогрессивная ставка НДФЛ и налог с депозитов, а также увеличены рентные налоги – на добычу металлов и сырья для удобрений, временно ухудшены условия для нефтяников, применяющих режим налога на дополнительный доход, и отменены льготы для ряда месторождений черного золота, повышены акцизы на табак и вывод капитала за рубеж.

По оценке Антона Силуанов, денежные преференции в следующем году составят более 520 млрд рублей, а дополнительная налоговая нагрузка – 547 млрд.

«То есть в целом эти изменения носят нейтральный характер для бюджета, но являются дополнительным стимулом для отдельных отраслей экономики», – заявил министр.

Вернутся зимой

Тем не менее к бюджету остались вопросы у части правительства, рассказали «Известиям» близкие к кабмину источники. В частности, первый **вице-премьер Андрей Белоусов** остался недоволен не до конца обоснованным повышением нагрузки на добычу твердых ископаемых, а также излишне консервативной бюджетной политикой Минфина. По словам источников, хотя в плане казны уже фактически учтены поступления от дополнительных налогов на металлургов и производителей удобрений, первый замглавы правительства планирует вернуться к обсуждению деталей этого маневра в начале следующего года.

– В I квартале 2021-го компании будут еще в любом случае платить по старой ставке. За это время в Налоговый кодекс могут быть внесены изменения по ставкам налогов на добычу металлов, в частности вопрос о дифференцировании ставок пока не закрыт, – заявил источник «Известий».

Кроме этого, первый **вице-премьер** выступает за наращивание бюджетных расходов, без чего крайне сложно будет оперативно оживить и разогнать экономику в кризис, заявил другой источник. По его словам, нынешний проект финансового плана был одобрен скорее как ориентир для ведомств: в условиях почти полной неопределенности относительно развития пандемии и возможных санкций нет смысла ломать копья и затягивать принятие бюджета. Но уже в начале года правительство может вернуться к его обсуждению и начать вносить существенные корректировки.

Ранее **Андрей Белоусов**, отвечая на просьбу журналистов прокомментировать рост НДПИ на металлы, заявлял, что объем дополнительных поступлений от этих налогов ничтожно мал в сравнении с финансированием антикризисного плана.

– 4 трлн рублей дополнительных денег! Вот я им и говорю, а вы тут из-за 50–60 млрд рублей устраиваете какую-то помойку, – заявил **Андрей Белоусов** после встречи с членами Российского союза промышленников и предпринимателей, где обсуждался маневр Минфина.

Выступая в Совфеде на прошлой неделе в ходе правительственного часа, первый **вице-премьер** также обращал внимание сенаторов на консервативную политику Минфина. Он отметил, что расходы бюджета в следующем году снизятся более чем на 1 трлн рублей, или на 10% в реальном выражении, с учетом роста расходов на обслуживание госдолга. Курс на бюджетную консолидацию – сокращение дефицита и возвращение к параметрам бюджетного правила в 2022 году – означает, что государственные траты в ближайшие два года уже не смогут быть фактором роста экономики.

Ряд вопросов

В целом проект бюджета при первом, фактически предварительном обсуждении в Совфеде принципиальных возражений не вызвал, хотя ряд вопросов к политике Минфина возникли. Глава Счетной палаты Алексей Кудрин негативно охарактеризовал план повышения налогов для добывающих компаний.

– Это больше чем на 0,5% ВВП увеличение нагрузки на экономику в период кризиса, когда еще все эти процессы не восстановились. На мой взгляд, здесь нужно было больше сманеврировать резервами, для того чтобы отложить на более поздний период такие налоговые увеличения, – заявил он.

Ряд сенаторов обратили внимание на последствия от фискальных маневров для региональных бюджетов: повышение ставок НДС, льготы для IT отрицательно скажутся на поступлениях от налога на прибыль. Антон Силуанов в ответ на это заявил, что правительство предусмотрело дополнительные 100 млрд на следующий год для компенсации выпадающих доходов субъектов.

Сам по себе дефицит бюджета не считается экономической проблемой, это отражение объективных процессов, происходящих в нашей стране, отметил эксперт Высшей школы управления финансами Валерий Корнейчук. В условиях ускорения падения ВВП вероятность увеличения антикризисных расходов довольно высока, поэтому, действительно, правительство вполне может вернуться к обсуждению этого вопроса в начале 2021-го, согласился он. Тем более что в этом году власти уже прибегали к такой практике: изменения в бюджет вносили зимой, после послания президента Федеральному собранию.

В следующем году, впрочем, хотя бюджет и будет так же сверстан с дефицитом, расходы превысят доходы не столь существенно, как в 2020-м. Поступления и траты составят 18,8 трлн и 21,5 трлн рублей соответственно, следует из опубликованного финансового плана. С 2022 года, по словам Антона Силуанова, бюджетная политика в целом нормализуется. Согласно документу, доходы в 2022–2023 годах составят 20,6 трлн и 22,3 трлн рублей соответственно, расходы – 21,9 трлн и 23,7 трлн рублей.

«Известия» направили запрос в **пресс-службу** правительства с просьбой сообщить, были ли у их специалистов претензии к проекту финансового плана. В Минфине заявили, что поправки в закон о бюджете вносятся два раза в год: весной и осенью. Изменение документа зимой следующего года в ведомстве не обсуждается. Порядок расходов предусмотрен Бюджетным кодексом, добавили там.

<https://iz.ru/1069804/dmitrii-grinkevich/otlozhitelnyi-effekt-kabmin-mozhet-popraviti-byudzhet-v-nachale-2021-goda>

РОССИЯ 24; НАТАЛЬЯ ПОПОВА; 2020.04.10 21:45; ТЕЛЕПЕРЕДАЧА «НАУКА» НА КАНАЛЕ «РОССИЯ 24». ПЕРСПЕКТИВЫ ВНЕДРЕНИЯ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ

Это желтая субмарина-беспилотник, его разработали ученые Самарского государственного технического университета. Подводно-надводный робот будет патрулировать железнодорожные мосты, он способен обнаруживать даже самые микроскопические повреждения в опорах под водой и отразить четкий рельеф дна. Раньше подобные диагностические исследования проводились 1 раз в 10 лет специалистами водолазной исследовательской станции. И это лишь начало эры беспилотников.

Кто на самом деле управляет беспилотником и в чем робот превосходит человека? «Робот не склонен нарушать правила, если он куда-то торопится, робот не склонен рисковать». Пока не очень быстрый, но стопроцентно бесконтактный. Когда робот-курьер потеснит на рынке своих живых конкурентов? «Он умеет доставлять посылки из точки А в точку Б. Это первая взрослая работа нашего робота.»

Чуть больше века назад в Москве началась эра автомобильного транспорта, на улицах появились первые такси, и как не старались извозчики, брички, пролетки, тройки канули в лету и кажется, что наши современные авто ждет такая же судьба. Машину будет водить машина, но управлять всем этим процессом по-прежнему будет человек. Самые первые беспилотники Яндекса стартовали в начале 2017, к 2018-му они уже осваивали дороги общего пользования. То, что мы видим сейчас, это четвертое поколение.

Артем Фокин, Директор по развитию бизнеса беспилотных автомобилей: «Теоретически переоборудовать можно вообще любой автомобиль, хоть дедушкин запорожец, но количество действий, которое придется произвести, оно варьируется. Чем современнее автомобиль, тем проще им управлять, без установки дополнительных технических элементов просто отдавая правильные сигналы в управляющий модуль, который заранее идет в автомобиле с завода.»

Что такое беспилотник или в данном случае автономный автомобиль? Самостоятельно автомобили передвигаются благодаря специальному программному обеспечению и сенсорам. Сменой передач, вращением руля, газом и тормозом управляет софт, радары, камеры и лидары. Они собирают всю необходимую информацию, которая поступает в компьютер.

Артем Фокин, Директор по развитию бизнеса беспилотных автомобилей: «Робот не склонен нарушать правила, если он куда-то торопится, робот не склонен рисковать, робот всегда ведет себя так, как он запрограммирован. В машине есть специальный модуль мониторинга, который постоянно проверяет работоспособность всех вычислительных модулей основного компьютера, а если вдруг что-то функционирует не так как должно, то робот просто остановится и включит аварийную сигнализацию.»

Беспилотники не зависят от спутниковых систем глобального позиционирования и подключения к интернету.

Артем Фокин, Директор по развитию бизнеса беспилотных автомобилей: «Спутниковая локализация – это недостаточно хороший и точный сигнал для беспилотного автомобиля, поэтому для локализации мы используем собственные карты, которые мы делаем сами, так называемые карты высокой четкости.»

Главные основы жизнедеятельности беспилотного авто – это локализация, распознавание, предсказание и планирование. На дороге автомобиль ориентируются с 6 радаров, 4 лидаров и 9 камер, они сами передают всю информацию в компьютер беспилотника, и уже он проектирует траекторию движения.

Корр.: «Искусственный интеллект – это же обучающаяся система, машина на основе того, что она видит, знает, с тем, с чем она уже сталкивалась, как-то оптимизирует свой алгоритм или он остается один и тот же?»

Юлия Швейко, руководитель **пресс-службы** беспилотных автомобилей: «Да, именно так. Я не знаю, заметили вы или нет, мы уже едем в режиме автопилота, машина управляет всем сама. Беспилотные автомобили ездят по тем же правилам, что и люди, главное, в тех же условиях. Например, сейчас мы проезжаем светофор, беспилотный автомобиль видит, что светофор зеленый, наверху есть камера, и сенсор позволяет понимать сигнал светофора. То есть не требуется специальной инфраструктуры, радио-светофора или 5G.»

На данный момент флот беспилотников Яндекса насчитывает 120 машин, и уже к концу 2020 к нему добавится еще 100 автомобилей. Одна из самых востребованных профессий в эпоху пандемии – курьер, особенно популярной стала бесконтактная доставка, и именно тогда приступил к своим обязанностям вот этот малыш на колесах, конечно, он мало соответствует нашему представлению о роботах будущего, но тем не менее это он, робот-курьер. Ежедневно этот трудяга проходит десятки километров. Маршрут изучен до сантиметра. Робот-доставщик развозит посылки и документы между офисами центра Сколково.

Корр.: «Это 7-й по счету робот в нашем флоте, поэтому конечно у него появилось дружеское прозвище «агент 007». Ориентируются они ориентируются точно так же, как беспилотные автомобили, на самом деле это его младший брат, управляют одни и те же алгоритмы. Как происходит сам процесс? У пользователей есть мобильное приложение, оно позволяет вызвать, открыть робота, выбрать маршрут. В отличие от своих собратьев он использует круговой лидар, который находится в башне на задней части корпуса и с его помощью этот курьер может составить максимально достоверную карту окружающих объектов независимо от освещения»

На страже правил дорожного движения скоро будут стоять не только сотрудники Госинспекции, но и беспилотники. Этого автовывпускника МАДИ украшает 64-лучевой лидар с обзором 360 градусов и буквой «А» на заднем стекле.

Никита Голубченко, системный архитектор кафедры «Организация и безопасность движения» МАДИ: «Возможно подключить визуализацию, чтобы оператору видеть, что происходит с транспортным средством, также используется программа удаленного управления, если, например, в автомобиле никого нет, а за транспортным средством необходимо следить. Диспетчер использует диспетчерский компонент, просматривает и в зависимости от разных показаний, принимает решение как беспилотное ТС, если у него неисправен один из компонентов, происходит автоматическая остановка. Возможна и остановка вручную диспетчером при необходимости.»

Выходить на столичные дороги этот вполне самостоятельный экземпляр начал весной 2020 г., чтобы в тестовом режиме отработать возможность машины обмениваться информацией с умными дорожными устройствами. Как говорят в МАДИ, это одна из главных задач испытаний.

Никита Голубченко, системный архитектор кафедры «Организация и безопасность движения» МАДИ: «Мы занимаемся разработкой беспилотного ТС не ради беспилотника, а ради организации безопасности дорожного движения. Помимо беспилотного ТС мы разрабатываем такую платформу как цифровая модель дороги. Она позволяет более эффективно оптимизировать, интегрировать и распределять беспилотные ТС.»

То, что инфраструктуру дороги придется дополнять, в МАДИ не сомневаются. Это позволит повысить безопасность не только самих беспилотников, но и всех участников движения. При выезде на нерегулируемый перекресток, где необходимо уступить дорогу приближающемуся ТС, водителю приходится выезжать на середину перекрестка из мертвой зоны, а беспилотному ТС благодаря взаимодействию с цифровой моделью дороги достаточно подключиться к транспортному детектору, установленному в мертвой зоне и получить информацию о приближающихся транспортных средствах и благополучно их пропустить.»

Никита Голубченко – инженер-программист, он считает, что на массовое внедрение беспилотников в транспортной сфере уйдет около 5 лет, своей главной задачей называет обеспечение нулевой смертности и аварийности на автомобильных дорогах. И беспилотники в этом помогут.

Никита Голубченко, системный архитектор кафедры «Организация и безопасность движения» МАДИ: «Большинство ДТП происходит по вине водителя, это где-то 80-90 процентов. Беспилотное ТС видит на 360 градусов, оно не устает и обрабатывает все данные об изменениях на дорожной сцене с интервалом примерно 0,1-0,01 секунды.»

Как современные водители реагируют на беспилотник и по какому принципу будет строиться их взаимодействие? Этот тренажер помогает специалистам МАДИ исследовать психологическую готовность человека к такой неизбежной встрече.

Андрей Воробьев, заместитель руководителя Центра компетенций МАДИ по интеллектуальным транспортным системам: «Тут очень важен аспект привыкания. Несколько лет назад многие шарахались от автомобиля без водителя, такие исследования

проводили натурно и с помощью комплекса. Сейчас народ более спокойно это оценивает.»

Так выглядит комплекс имитации дорожного движения, здесь наглядно можно проследить за взаимодействием всех видов транспорта.

Андрей Воробьев, заместитель руководителя Центра компетенций МАДИ по интеллектуальным транспортным системам: «Мы выяснили, что уже 10 процентов беспилотных ТС в потоке значительно влияют на сокращение превышения скоростного режима, потому что становятся лидерами правильного поведения. Сами беспилотники весь поток придерживают.»

Безопасность беспилотников подтвердило и моделирование транспортных потоков.

Корр.: Дмитрий, я знаю, что сейчас беспилотный транспорт планируется уже к внедрению, идут испытания в некоторых регионах без наличия инженера в машине, то есть абсолютно уже автономный беспилотный транспорт. Действительно ли скоро машины будущего станут машинами настоящего?

Дмитрий Баканов, директор Департамента цифровой трансформации Минтранса России: «На данный момент определены 13 регионов, где беспилотные ТС тестируются и проверяются, По итогу данных испытаний будет принято решение о формировании нормативной базы, которая позволит выпустить их на дороги общего пользования без инженера-испытателя за рулем, ведь беспилотие на самом деле на данный момент – это не просто какая-то технология ради технологии, беспилотие сейчас – это возможность увеличить эффективность бизнеса и сэкономить колоссальное количество издержек. И второе, это снижение аварийности и смертности на дорогах.

Корр.: «Вообще наша страна готова уже к внедрению беспилотного транспорта?»

Дмитрий Баканов, директор Департамента цифровой трансформации Минтранса России: «Первое, это технологическая зрелость. Здесь мы абсолютно идем в ногу со временем и компании, которые в России испытывают и отрабатывают данную технологию, например Яндекс для пассажирских такси, Камаз для грузовых автомобилей, идут в лидерах по технологиям, если сравнивать их с США и Китаем, тут сомнений нет. Второй момент, это как раз нормативная база, которая позволит выпустить данный вид транспорта на дороги. Здесь очень много нюансов. Почему? Да потому, что кто-то должен будет взять риски на себя, рано или поздно произойдет первое ДТП с беспилотным автомобилем. Мы когда выработывали стратегию, проводили согласование с Банком России, который взаимодействует со страховым сообществом. Это наверное, будет такой серьезный фактор, который определит, в какие сроки мы начнем массово это внедрять.» Автомобиль, ауто-мобиль, самодвижущийся экипаж, по сравнению с гужевыми повозками мы далеко продвинулись, но пока это неполное соответствие названию. Хотя есть надежда, что автомобиль в скором времени действительно станет полностью автономным, ведь беспилотники это не завтрашний день, это уже сегодня и даже уже сейчас. С Вами была Наталья Попова, программа «Наука». Поехали!

<https://www.vesti.ru/video/2228410>

ВЕСТИ; СЕРГЕЙ САМОХА; 2020.05.10; ЭВОЛЮЦИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ: ПРИГОРОДНЫЕ СТАНЦИИ ПРЕВРАЩАЮТСЯ В МИНИ-ВОКЗАЛЫ. ВЕСТИ-МОСКВА

На станции Апрелевка заканчивается монтаж новой пассажирской платформы. В будущем на нее будут прибывать поезда МЦД-4. Масштабный проект сделает столицу доступнее для 2,5 миллионов жителей области. Сейчас на маршруте идет прокладка путей и строительство новых остановок.

<https://www.vesti.ru/video/2228593>

ВЕСТИ; ЕВГЕНИЙ НИПОТ; 2020.05.10; «АРКТИКА» В АРКТИКЕ: САМЫЙ МОЩНЫЙ В МИРЕ ЛЕДОКОЛ ДОСТИГ МАКУШКИ ПЛАНЕТЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Новейший и самый мощный в мире ледокол «Арктика» покорила регион, давший ему имя. Атомное судно в ходе испытаний достигло самой макушки планеты. Каким был путь к полюсу?

<https://www.vesti.ru/video/2228512>

ТАСС; 2020.05.10; ПРАВОНАРУШЕНИЯ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ШЕСТИ НАЦПРОЕКТОВ ВЫЯВЛЕНЫ В СИБИРИ В 2020 ГОДУ

Правонарушения при реализации шести национальных проектов выявлены в регионах Сибирского федерального округа в 2020 году, сообщил в ходе выездного совещания по актуальным вопросам национальной безопасности в регионах Сибирского федерального округа секретаря Совета безопасности РФ Николая Патрушева заместитель полномочного представителя **президента РФ** в СФО Александр Бутин.

«В 2020 году были выявлены правонарушения в реализации национальных проектов **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, **«Экология»**, **«Здравоохранение»**, **«Образование»**, **«Демография»**, **«Жилье и городская среда»**, – сказал Бутин.

Среди таких правонарушений: злоупотребление должностными полномочиями, хищения при закупках, приемка некачественно выполненных работ. Среди причин появления нарушений Бутин назвал недостаточный контроль и недостаток профилактики правонарушений. В связи с чем профилактика и пресечение правонарушений остаются приоритетом для органов власти и надзорных органов при исполнении **нацпроектов**.

Как сообщается на сайте полномочного представителя **президента РФ** в Сибирском федеральном округе, всего в текущем году выявлено более 3 тысяч нарушений, связанных с выполнением **нацпроектов**. Был предотвращен ущерб на 13,8 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravonarusenya-pri-realizacii-sesti-nacproektov-vyavleny-v-sibiri-v-2020-godu>

ТАСС; 2020.05.10; ВСЕРОССИЙСКАЯ ОНЛАЙН-ОЛИМПИАДА ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ» НАЧНЕТСЯ В НОЯБРЕ

Регистрация на всероссийскую онлайн-олимпиаду «Безопасные дороги» для школьников, которая будет проведена в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, начнется в конце ноября. Об этом говорится в сообщении АНО «Национальные приоритеты».

«Регистрация на олимпиаду будет доступна в конце ноября. Организаторами онлайн-олимпиады «Безопасные дороги» выступают **Министерство транспорта России**, ГИБДД МВД России, **Росавтодор**, АНО «Национальные приоритеты» и Учи.ру. Задания олимпиады разрабатываются совместно со специалистами ФГБУ «НМИЦ ПН им. В. П. Сербского» Минздрава России», – отмечается в сообщении АНО.

Олимпиада рассчитана на освоение школьниками начальных классов основ безопасного поведения на дорогах.

«Я очень рада, что у школьников появится возможность в игровой и простой для них форме закрепить знания общепринятых норм поведения не только в транспорте, но и на улице. Уверена, что полученные знания станут отличной базой и помогут уберечь детей от несчастных случаев на дорогах», – отметила генеральный директор АНО «Национальные приоритеты» София Малявина.

«Обладая возможностью общаться более чем с 8 миллионами школьников–пользователей Учи.ру, мы стремимся транслировать им важные послы и делиться жизненно необходимой информацией. Дети – наша ключевая ценность и мы хотим, чтобы они были

в безопасности, в том числе на дорогах. Рады запускать совместно с АНО «Национальные приоритеты» образовательный проект на эту тему», – подчеркнул Илья Паршин, генеральный директор образовательной платформы Учи.ру.

Как отмечают в АНО, детская смертность в результате ДТП за последние 6 лет сократилась на треть. Однако только за 2019 год произошло около 20 тысяч ДТП с участием детей до 16 лет.

«Ребенок – самый незащищенный участник дорожного движения, и безопасность детей на дорогах начинается со своевременного обучения умению ориентироваться в дорожной ситуации, воспитания потребности быть дисциплинированным, осмотрительным и осторожным, – считают в АНО. – Проведение образовательных кампаний необходимо для выработки комплексного подхода по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vserossijskaa-onlajn-olimpiada-dla-skolnikov-bezopasnye-dorogi-nacneta-v-noabre>

ТАСС; 2020.05.10; КАДЫРОВ НА РАРИТЕТНОМ АВТОМОБИЛЕ ОТКРЫЛ В ГРОЗНОМ ДОРОГУ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 5,4 КМ

Глава Чечни Рамзан Кадыров на раритетном автомобиле «Волга» открыл дорогу протяженностью 5,4 км в Грозном. Реконструкция улиц Индустриальная и соединяющей ее с центром города участка улицы Назарбаева осуществлена в рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Торжественное мероприятие приурочили ко Дню города, который ежегодно отмечается 5 октября.

«Мне очень понравилось, красиво и со всеми удобствами. Получилась широкая улица, сделанная с учетом всех современных требований. Настроение у нас хорошее, мы празднуем день рождения нашего любимого города Грозного», – поделился с журналистами Кадыров после проезда по новой дороге.

Дороги расширены до шести полос, что позволит повысить пропускную способность и безопасность дорожного движения. Кроме того, на протяжении всего участка проведена замена коммуникаций.

«Помимо того, что все это красиво и удобно сделано, это разгрузит центр Грозного. Очень хороший подарок на День города, который в том числе имеет значение для развития туризма. Туристы, которые приезжают в наш город, однозначно отмечают качество наших дорог, не во всех регионах такие дороги есть», – отметил мэр столицы Чечни Иса Хаджимурадов.

День города в Грозном традиционно отмечают масштабно, с народными гуляньями и концертами, но в этом году из-за пандемии власти региона решили ограничить количество мероприятий открытием социально важных объектов. Ранее в столице республики открыли два моста, поселок для переселения жителей аварийных домов и централизованную библиотеку.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kadyrov-na-raritetnom-avtomobile-otkryl-v-groznom-dorogu-protazennostu-54-km>

ТАСС; 2020.05.10; ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ НА 2021 ГОД РЕМОНТ ИЗНОШЕННОЙ ДОРОГИ В ВОЛГОГРАДЕ ВЫПОЛНИЛИ В ЭТОМ ГОДУ

Ремонт дорожного покрытия на автотрассе на севере Волгограда, запланированный на 2021 год по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», завершили уже в этом году, сообщили в понедельник журналистам в **пресс-службе** администрации областного центра.

«Специалисты подрядной организации завершили работы на дороге от федеральной трассы Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград к поселку Водстрой на севере Волгограда,

здесь восстановлено более 3,2 км изношенного за десятилетия участка автотрассы», – уточнил ТАСС представитель волгоградской мэрии.

Он отметил, что на этом участке наблюдалась повышенная аварийность, также на состояние дорожного покрытия поступали многочисленные жалобы от жителей поселка Водстрой. «Учитывая все это, горадминистрация включила ремонт этого участка дороги в национальный автодорожный проект вместе с главной улицей поселка на 2021 год. Однако выделенные заранее на будущий год средства по **нацпроекту** позволили выполнить его уже сейчас», – пояснил собеседник агентства.

По его словам, план ремонта улиц Волгограда 2020 года, а это 41 дорожный объект, был выполнен еще в августе. Средства уже выделены на 2021 год – по плану это 39 объектов, на 27 из них в настоящее время уже ведутся ремонтные работы, они продлятся до наступления холодов.

По данным администрации Волгоградской области, восстановление транспортной инфраструктуры в регионе является приоритетным направлением с 2014 года. За это время в областном центре реконструировано и построено свыше 250 км автодорог. Волгоград стал одним из первых городов, где в 2017 году было начато масштабное обновление в рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги», который к 2019 году был преобразован в национальный проект, включающий 83 региона и 104 городских агломерации по всей России.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/zaplanirovannyj-na-2021-god-remont-iznosnoj-dorogi-v-volgograde-vypolnili-v-etom-godu>

ТАСС; 2020.05.10; В КАЛМЫКИИ РЕМОНТ БОЛЕЕ 80 КМ АВТОДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ ЗАВЕРШАТ К КОНЦУ НОЯБРЯ

Власти Калмыкии намерены завершить ремонт более 80 км автодорог, выполняемый в этом году по национальному проекту, до конца ноября, сообщил ТАСС в понедельник министр по строительству, транспорту и дорожному хозяйству республики Виктор Джанжиев.

«В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** мы должны в этом году отремонтировать 80,062 км трасс. Это почти на 16% больше, чем в минувшем году, когда мы отремонтировали 69,15 км автодорог. На сегодняшний день 80% плановых работ уже проведено. К концу ноября мы планируем полностью их завершить», – сказал он.

В частности, уже выполнен ремонт на участках Георгиевск – Буденновск – Улан-Хол, Малые Дербеты – Большой Царын, Улан-Хол – Лагань, на обходной дороге поселка Комсомольский. В ближайшее время эти дороги, по факту уже готовые, примет комиссия, уточнил министр. В сентябре введен в эксплуатацию участок автомобильной дороги Утта – Юста – Цаган-Аман протяженностью 10 км. Помимо этого, для обеспечения безопасности дорожного движения в темное время суток обустроено наружное освещение на трехкилометровом участке региональной автодороги Элиста – Ики-Бурул – Чолун-Хамур на территории поселка Ики-Бурул.

В республиканском центре по **нацпроекту** отремонтируют северный подъезд к Элисте от трассы Р-22 «Каспий», а также 14 улиц. Кроме того, в текущем году в состав Элистинской городской агломерации вошло Ики-Бурульское районное муниципальное образование, на территории которого дорожники отремонтировали подъезд к поселку Оргакин протяженностью 4,5 км от автодороги регионального значения Элиста – Ики-Бурул – Чолун-Хамур, а также отремонтирован подъезд к поселку Магна общей протяженностью 1,2 км, добавил министр.

На все работы в рамках регионального проекта «Дорожная сеть» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** направлено свыше 1,1 млрд рублей. Из них 189 млн – федеральные средства, 300 млн рублей – консолидированный

бюджет республики, а также около 659 млн рублей, получаемых в виде доходов от уплаты акцизов на топливо и дополнительно направляемых в республиканский бюджет в целях реализации **нацпроекта**, уточнили в Министерстве по строительству, транспорту и дорожному хозяйству республики.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kalmykii-remont-bolee-80-km-avtodorog-po-nacproektu-zaversat-k-koncu-noabra>

ТАСС; 2020.05.10; ТРАССУ «КОЛЫМА» К 2025 ГОДУ ЗААСФАЛЬТИРУЮТ ВО ВСЕХ МАГАДАНСКИХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ

Федеральные власти намерены до конца 2024 года обеспечить твердым дорожным покрытием все населенные пункты, через которые проходит трасса «Колыма» в Магаданской области. Об этом сообщил в понедельник директор «Межрегиональной дирекции по дорожному строительству в Дальневосточном регионе России **Федерального дорожного агентства**» Сергей Петраев.

«Из восьми населенных пунктов, по территории которых проходит автомобильная дорога [«Колыма»], только в трех имеется твердое покрытие – в городе Магадане, поселке Сокол и поселке Палатка. В целях приведения автомобильной дороги в нормативное состояние Федеральным дорожным агентством определены первоочередные задачи. Первое – прежде всего, устройство твердого покрытия в населенных пунктах региона. Планируем в 2024 году завершить работы по реконструкции и ремонту автомобильной дороги в [оставшихся] пяти населенных пунктах», – сказал он на совещании по социально-экономическому развитию Магаданской области, в котором участвуют **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** и глава Минэкономразвития РФ Максим Решетников.

По его словам, общий объем финансирования составит 11,3 млрд рублей, протяженность асфальтобетонного покрытия по населенным пунктам – 91 км. Глава дирекции отметил, что сейчас из 834 км трассы, проходящей по территории области, асфальтобетонное покрытие имеют только 179 км дороги, остальные 655 км – в щебеночном покрытии.

Что касается всех дорог региона, то общий объем финансирования на период 2020-2024 годы составит 22,8 млрд рублей, что обеспечит ввод 170 км трасс в асфальтобетонном покрытии на территории Магаданской области. «В 2020 году объем финансирования составляет 4,2 млрд рублей. Ввод предусмотрен 38 км. По состоянию на сегодняшнюю дату введено 27,6 км. Оставшиеся 11 км мы планируем ввести на следующей неделе. В 2021 году объем финансирования предусмотрен в сумме 6,7 млрд рублей. Ввести в эксплуатацию планируется 64 км дорог», – добавил Петраев.

Трасса «Колыма» имеет протяженность 2 032 км, из которых 1 197 км проложены по территории Республики Саха (Якутия), остальные – по Магаданской области. В настоящее время «Колыма» является одной из ключевых автодорог Дальнего Востока России. Она соединяет два региона, является единственным автодорожным стержнем восточной части Якутии, западной и центральной частей Магаданской области, обеспечивает выход на побережье Тихого океана.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/trassu-kolyma-k-2025-godu-zaasfaltiruut-vo-veh-magadanskih-naselennyh-punktah>

ТАСС; 2020.05.10; ЛУКАШЕНКО ОБСУДИЛ С ГЛAVOЙ ТАМОЖЕННОГО КОМИТЕТА ПЕРЕОРИЕНТАЦИЮ БЕЛОРУССКИХ ГРУЗОВ

Президент Белоруссии Александр Лукашенко принял с докладом председателя Государственного таможенного комитета Юрия Сенько и обсудил переориентацию грузов из Латвии и Литвы. Об этом в понедельник сообщает БелТА.

«Как вы мне докладываете, почти 40% грузовиков в этом году идут из Литвы и Латвии. Это огромный объем. Если мы возьмемся за этот поток, то логистические пункты Литвы недополучат где-то четверть», – цитирует агентство Лукашенко.

Сенько доложил, что за январь – август белорусскую таможенную границу со странами Балтии, Польши и Украины пересекло 71 млн тонн товаров, что на 15% ниже, чем за аналогичный период прошлого года. Он отметил, что с начала 2020 года в бюджет страны поступило 6,1 млрд белорусских рублей (\$2,3 млрд США) платежей, контролируемых Государственным таможенным комитетом, что на 8% меньше, чем за аналогичный период прошлого года.

<https://tass.ru/ekonomika/9627851>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.10; МИНТРАНС: СРОКОВ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ БЕЛАРУСЬЮ И РОССИЕЙ ПОКА НЕТ

Конкретных сроков возобновления в полном объеме транспортного сообщения между Беларусью и Россией пока нет, сообщила корреспонденту «Интерфакс-Запад» **пресс-секретарь министерства транспорта и коммуникаций Беларуси Анна Куриленок** в понедельник.

«Конкретных сроков возобновления в полном объеме транспортного сообщения между Беларусью и Россией пока нет. В этом вопросе мы ориентируемся на компетентное мнение санитарно-эпидемиологических служб двух стран. Как только между ними будет достигнута договорённость, мы готовы возобновить транспортное сообщение в полном объеме», – подчеркнула Куриленок.

В данный момент официальное автомобильное и железнодорожное сообщение между Беларусью и Россией отсутствует. Авиасообщение представлено двумя рейсами в неделю: по средам «Белавиа» летает из Минска в Москву, а по субботам рейсы из российской в белорусскую столицу осуществляет «Аэрофлот».

Авиасообщение между Россией и Беларусью было приостановлено в середине марта по инициативе правительства РФ в связи с закрытием транспортного сообщения из-за объявленной Всемирной организацией здравоохранения 11 марта пандемии коронавирусной инфекции. Автомобильное и железнодорожное сообщение между двумя странами также было приостановлено весной 2020 года.

<https://interfax.by/news/policy/raznoe/1284678/>

ТАСС; 2020.05.10; ГРИГОРЕНКО СЧИТАЕТ, ЧТО МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ГОТОВА ВЫПОЛНИТЬ ПОРУЧЕНИЯ МИШУСТИНА В СРОК

Вице-премьер Дмитрий Григоренко по итогам рабочего визита в Магаданскую область выразил уверенность, что регион может выполнить адресные поручения **премьер-министра Михаила Мишустина** в срок. Об этом он сказал журналистам по итогам работы в Магадане.

«Пока мы видим, что они [поручения] выполняются. То, что федеральное правительство пообещало, – вопросы решены, деньги выделены. Теперь идет жесткий контроль со стороны губернатора по выполнению этих поручений. Я уверен, что все будет выполнено в обозначенные сроки, а некоторые пункты даже раньше», – сказал **вице-премьер**.

Председатель правительства **Михаил Мишустин** в середине августа провел рабочую поездку на Дальний Восток, по итогам которой дал поручения. В частности, магаданские власти получили более 900 млн рублей для завершения реконструкции Магаданской окружной больницы в 2020 и 2021 годах, а также дополнительные средства на достройку городского парка «Маяк». Другие поручения касались изменения нормативной базы во взаимоотношениях властей и судовладельцев, а также распространения «дальневосточной ипотеки» на вторичное жилье на Чукотке и в Магаданской области.

Григоренко также отметил, что обновленная версия «дальневосточной ипотеки» будет востребована регионом. Глава Минвостокразвития Александр Козлов добавил, что потребность в двух регионах составляет порядка тысячи квартир. «Но наши губернаторы

заявляют о том, что в течение того времени, когда будет действовать возможность покупки на вторичном рынке, у них будет возможность создать рынок первичного жилья. На примере Магаданской области – губернатор заявляет о трех точках комплексной застройки на 116 тысяч квадратных метров жилья к 2024 году», – отметил министр.

Восстановление облика Магадана

Григоренко также призвал власти и жителей привести в порядок облик Магадана.

Вице-премьер ранее посетил полуразрушенный рыбный терминал в магаданском порту. Вокруг пирса скопилось множество затонувших кораблей, представляющих экологическую опасность и портящих облик города. «То, что это нужно делать (поднимать корабли) даже не обсуждается», – сказал он журналистам.

Об этой проблеме говорил в рамках своего визита в ДФО в августе **премьер-министр Михаил Мишустин**, назвав рыбный порт в Магадане «кладбищем кораблей». По итогам поездки премьер поручил изменить закон: обязать собственника судна в трехмесячный срок поднимать затонувший корабль за свой счет. В противном случае судно по истечении трех месяцев будет признаваться бесхозным, подниматься из воды и утилизироваться властями «с последующим возмещением расходов за счет собственника». При этом подъем и утилизация судов будет субсидироваться на конкурсной основе.

«Вторая проблема была (в рыбном порту) в отсутствии приоритизации этой задачи», – отметил Григоренко.

«Дело не только в затонувших кораблях. Если вокруг обернуться, то много где нужно наводить порядок, и ничто не мешает этот порядок наводить», – сказал он, говоря о внешнем облике города.

<https://tass.ru/obschestvo/9626445>

КРЫМИНФОРМ; 2020.05.10; ВЕДОМСТВЕННАЯ ОХРАНА МИНТРАНСА РФ ДОСМОТРЕЛА В КРЫМУ И КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ ПОЧТИ 2 МЛН АВТО

Сотрудники Краснодарского филиала ведомственной охраны **минтранса России** с начала года досмотрели почти 2 млн транспортных средств по обе стороны Керченского пролива. Об этом сообщила **пресс-служба Краснодарского филиала ФГУП «УВО минтранса России»**.

«С начала года работниками Краснодарского филиала государственного предприятия на охраняемых объектах транспортного комплекса Краснодарского края и Республики Крым досмотрено порядка 1 млн 750 тыс единиц автотранспорта, 440 тыс вагонов подвижного железнодорожного состава, а также более 2 млн 200 тыс физических лиц на 213 объектах транспортной инфраструктуры», – говорится в сообщении.

При досмотре автомобилей, двигавшихся по южным автотрассам, обнаружено 16 подозрительных и запрещённых предметов, в том числе травматическое оружие и патроны. При попытке выноса материальных ценностей без разрешительных документов задержано 26 человек.

«Караулы наших подразделений с начала года предупредили 3 187 нарушений пропускного и внутриобъектового режимов в зонах защиты объектов», – сообщил директор Краснодарского филиала Вячеслав Бурый.

В ведомстве отметили, что за попытку проникновения на охраняемую территорию без документов задержан 121 нарушитель, а 124 человека переданы представителям полиции. Группы быстрого реагирования 94 раза выезжали на места ДТП для оказания первой медицинской помощи водителям.

<http://www.c-inform.info/news/id/89288>

https://kuban.aif.ru/incidents/v_2020_godu_na_yuge_rossii_dosmotreno_bolshe_2 mln_avtomobiley

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.05.10; БОЛЕЕ 170 НАРУШЕНИЙ НА МОСКВЕ-РЕКЕ В ЧЕРТЕ ГОРОДА ВЫЯВЛЕНО РОСТРАНСНАДЗОРОМ И ГИМС С НАЧАЛА ГОДА

Более 170 нарушений на Москве-реке в черте города выявили сотрудники Центрального межрегионального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (**Ространснадзор**) и Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) с начала 2020 года. Об этом сообщили в **пресс-службе** столичного департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры. «172 нарушения. Именно столько выявлено сотрудниками **Ространснадзора** и ГИМС в 2020 году на Москве-реке в черте города. Нарушения правил плавания и пожарной безопасности на судах потенциально опасны для жизни и здоровья пассажиров и отдыхающих на воде. Тут и превышение скорости, и опасное маневрирование, незаконная швартовка судов, в том числе к необорудованным для этих целей причалам, самовольное переоборудование судов, не говоря уже о передаче управления судном лицу без какого-либо знания правил плавания, движения и стоянки судов», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** добавили, что в указанный период зафиксировано несколько случаев водных происшествий с судами, на борту которых находились пассажиры. Происходили многочисленные нарушения со стороны пользователей лодок, гидроциклов и катеров.

«Очень важно, чтобы пассажиры были в безопасности не только на дороге, но и на воде. Теперь в московской акватории работает система мониторинга речного транспорта. С помощью 111 камер **Ространснадзор**, ГИМС и полиция на транспорте могут контролировать все, что происходит на Москве-реке, предотвращая нарушения правил плавания и наказывать штрафами тех, кто пренебрегает безопасностью людей», – пояснил заместитель руководителя Дептранса Дмитрий Пронин.

<https://www.mskagency.ru/materials/3047795>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2020.06.10; ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРЕДЛОЖИЛИ ПЕРЕДАТЬ В ВЕДЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЕЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СЛИШКОМ ЧАСТО ВНОСИТ ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД, НЕ ЗАБОТЯСЬ ОБ ИХ ОБОСНОВАННОСТИ И ДОХОДИВОСТИ

Депутаты предложили придать ПДД статус федерального закона. По мнению парламентариев и экспертов, это позволит сократить количество вносимых в «водительскую Библию» изменений, сделает их более выдержанными и продуманными.

Что не устраивает?

Со следующего года запланировано сразу нескольких постановлений Правительства, корректирующих ПДД. Так, МВД подготовило большой проект поправок в перечень неисправностей, при которых нельзя эксплуатировать автомобиль с 1 июня 2021 года. Ещё более масштабный проект задумал **Минтранс**, который, помимо очередного изменения правил проезда перекрёстков с круговым движением, новых знаков и разметки, предложил большой блок поправок, регулирующих движение на электросамокатах, сигвеях и даже роликовых коньках.

Многим такая активность по перекраиванию правил движения не понравилась. Глава Комитета Госдуме по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов (ЛДПР) заявил, что если в ПДД продолжится «чехарда», которая наблюдается сегодня, то имеет смысл перевести их в статус федерального закона.

В настоящий момент правила устанавливаются постановлением Правительства, а депутатам отдано право определять ответственность за нарушения ПДД, внося изменения в КоАП. Парламентарии хотят, чтобы все аспекты Правил дорожного движения находились под единой крышей.

Кстати, этот вопрос регулярно поднимался и в прошлом. Главный аргумент противников передачи полномочий по корректировке ПДД депутатам – пока правила утверждаются постановлением Правительства, есть возможность оперативно вносить в них необходимые изменения, например в связи с тем, что был принят новый ГОСТ. Законы же принимать дольше.

Водители против спешки

Как рассказал «Парламентской газете» **координатор движения «Общество синих ведёрок», автоэксперт Пётр Шкуматов**, часто такая оперативность в смене привычных правил ничего, кроме вреда, не приносит.

«В реальности на дороге встречаются те, кто знает о последних изменениях в ПДД, кто что-то о них слышал и кто ездит по правилам 10-летней давности, – пояснил Шкуматов. – Не до всех информация доходит одновременно. Получается неразбериха!»

По словам эксперта, от внесения изменений в правила до момента их «устаканивания» проходит минимум три года. При этом речь идёт о документе, который влияет на безопасность движения десятков миллионов человек в стране.

«В России почти 60 миллионов водителей, – напомнил Пётр Шкуматов. – По сути, это уже федеральный уровень, конечно, правила движения надо оформлять федеральным законом. И подходить к изменениям максимально серьёзно. Сейчас решение об изменениях в правилах движения выносится каким-то междусобойчиком, кулуарно».

Он добавил, что сами автовладельцы заинтересованы в том, чтобы придать ПДД статус закона. При обсуждении поправок в Госдуме, в трёх чтениях и с более высокой степенью публичности мы получим более выверенные и точечные изменения, уверен эксперт.

Нужен новый закон

По мнению **первого зампреда Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслава Лысакова**, превращение Правил дорожного движения в федеральный закон – это вопрос технический и ничего невозможного здесь нет.

«Достаточно поправить Закон «О безопасности дорожного движения», – рассказал он «Парламентской газете». – В той же Белоруссии Правила дорожного движения – это федеральный закон, и на оперативность принятия решений об изменениях в ПДД это не влияет».

Нужна политическая воля и согласие кабинета отдать эти полномочия Госдуме, однако, уверен депутат, на такой шаг в Правительстве не пойдут.

При этом Лысаков считает, что если и придавать ПДД статус федерального закона, то документ потребует серьёзной переработки.

«Правила дорожного движения писались достаточно давно и уже не отвечают современным вызовам и рискам, – считает парламентарий. – В белорусских правилах, например, есть раздел о правах участников дорожного движения, что у нас отсутствует как понятие».

Как пояснил депутат, любой участник дорожного движения, кроме обязанностей, должен иметь право на объективность при рассмотрении административного правонарушения, возможность оперативного обжалования решения должностного лица или результатов работы технических средств фотофиксации.

Как рассказал «Парламентской газете» **зампредседателя думского Комитета по транспорту Владимир Афонский**, ограничить плодovitость Правительства по внесению изменений в такую чувствительную сферу, как ПДД, можно уже сейчас, не прибегая к смене статуса правил.

«Действительно, поправок сыпется много, и водители не успевают за всем следить, – констатирует он. – Все изменения в ПДД следует предварительно прорабатывать с депутатским корпусом. Формат согласительной комиссии, который, в частности, хорошо себя зарекомендовал при работе над проектом бюджета, здесь тоже будет к месту».

При этом постановление кабмина с очередными изменениями должно выходить не чаще одного раза в два года, считает депутат.

<https://www.pnp.ru/politics/pravila-dorozhnogo-dvizheniya-predlozhili-peredat-v-vedenie-zakonodateley.html>

ЛОГИРУС; 2020.05.10; «ГРУЗАВТОТРАНС» ТРЕБУЕТ СОЛИДАРНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Национальная ассоциация грузового автомобильного транспорта «Грузавтотранс» направила в **Минтранс** предложение о солидарной ответственности за нарушение перевозки грузов, заявил президент организации Владимир Матягин на конференции «Транслогистика Санкт-Петербург». В частности, предлагается применять санкции не только к перевозчикам, но и грузополучателям. История вопроса с российских автомобилей соберут большие данные Эксперт: вся ответственность за ввоз «санкционки» должна лежать на отправителе Законопроект о «грузовых зайцах» на платных трассах довели до Госдумы По словам спикера, в погоне за прибылью некоторые компании не в полной мере соблюдают требования российского законодательства. Вследствие чего на рынке формируется недобросовестная конкуренция. Так, например, по данным «Грузавтотранса», порядка 70% перевозчиков не оплачивают проезд по системе «Платон». Еще одна проблема, которую обозначил господин Матягин, – это уход грузополучателей от ответственности. Так, на законодательном уровне они не подотчетны за прием перегруза. Господин Матягин напомнил, что в прошлом месяце был принят меморандум о том, что морские и речные терминалы, а также элеваторные комплексы не могут принимать автотранспорт с превышением весогабаритных норм выше чем на 2%. Однако и это требование уже научились «объезжать», сетует эксперт. В частности, существуют специальные площадки рядом с портами, где перегруз распределяется по другим машинам и таким образом груз доставляется в терминалы без нарушений.

<https://logirus.ru/news/transport/gruzavtotrans-trebuetsolidarnoyotvetstvennosti.html>

CAR.RU; 2020.05.10; «НОВЫЙ ПЕРИОД САМОИЗОЛЯЦИИ «КАК ВЕСНОЙ» МОЖЕТ РАЗОРИТЬ ТАКСОПАРКИ И ТАКСИСТОВ»: ГИЛЬДИЯ ТАКСОПАРКОВ

Интернет-гильдия (оказывается, есть и такая) владельцев таксопарков России заявила, что в случае нового усиления изоляционных мер большинство таксопарков разорятся. Это приведет к обнищанию водителей, срыву выплат ими кредитов, арендных платежей по жилью и транспорту, а также протестам. При этом столичные водители уже отмечают падение дорожного трафика (и снижение количества заказов такси) из-за ухода детей на каникулы, а взрослых (частично) – на удаленную работу. Однако источники в **Минтрансе** сообщают, что в случае ужесточения мер водители «снова смогут зарабатывать на доставке еды, продуктов, лекарств, перевозке медиков, а также обслуживании пассажиров классом ниже «комфорта». Кроме того, неназванный транспортный чиновник отметил, что для работы в такси не нужно (пока) ничего, кроме водительского удостоверения, навигатора, программ агрегаторов и стажа от 3 лет. Он посоветовал водителям «самообразовываться, развиваться, находить другие достойные профессии», а также решать свои проблемы с судебными постановлениями по кредитам, штрафам или алиментам для трудоустройства «вне руля такси».

<https://car.ru/news/automobili/91296-novyiy-period-samoizolyatsii-kak-vesnoy-mozhet-razorit-taksoparki-i-taksistov-gildiya-taksoparkov/>

КОММЕРСАНТЬ КУБАНЬ; ЕЛЕНА РЫЖКОВА; 2020.06.10; КАВМИНВОДЫ И КУБАНЬ СВЯЖУТ ДОРОГОЙ; МИНПРИРОДЫ, МИНТРАНС И

МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРОРАБОТАЮТ ВОПРОС ПРОКЛАДКИ ТРАССЫ ИЗ КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕССИИ В КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ

Вице-премьер Юрий Трутнев поручил проработать вопрос прокладки дороги из Кавминвод на курорты Кубани. Ранее **Росавтодор** рассматривал два варианта будущей трассы от Кавминвод на побережье: по маршрутам Кисловодск– Адлер и Черкесск– Адлер. Предполагается, что новая дорога сократит действующий путь вдвое. Экологи считают, что реализация этих планов нанесет существенный вред заповедникам.

Вице-премьер Юрий Трутнев, также курирующий Северный Кавказ, поручил Минприроды, **Минтранс**у и Минэкономразвития России проработать возможность прокладки трассы, которая соединит города Кавказских Минеральных Вод и курорты Краснодарского края. «Совместно с правительством Ставропольского края внесите предложения, обеспечивающие возможность строительства участка автомобильной дороги, соединяющей города-курорты региона Кавказских Минеральных Вод и курорты Краснодарского края», – говорится в перечне поручений по итогам рабочей поездки господина Трутнева в субъекты СКФО.

Как ранее писал “Ъ-Кубань”, идея прокладки дороги между курортами Кавминвод и черноморским побережьем рассматривалась еще в середине прошлого века. Проект автомобильной дороги Черкесск– Адлер на перегоне станица Преградная– поселок Красная Поляна был разработан в 1961 году. Однако тогда прокладывать дорогу через заповедник не стали. Вновь о создании трассы вспомнил губернатор Ставрополя Александр Черногоров в начале двухтысячных. Тогда же появилось несколько вариантов прокладки дороги, которые в той или иной мере затрагивали территорию Кавказского биосферного заповедника и Сочинского нацпарка, но все они были забракованы Росприроднадзором.

В сентябре 2018 года ставропольский губернатор Владимир Владимиров сообщил, что проект автотрассы Сочи– Кисловодск уже прошел необходимые согласования с ФСБ и Минобороны России– остался лишь вопрос по «11-километровому участку биосферного заповедника», в связи с чем «необходимо будет внесение изменений в законодательство». «Мы очень плотно над этим работаем», – добавил тогда губернатор.

Росавтодор также рассматривал два варианта будущей трассы от Кавминвод на побережье: по маршрутам Кисловодск– Адлер и Черкесск– Адлер. По данным с официального сайта главы и правительства Карачаево-Черкесии, действующий маршрут из Кисловодска в Сочи составляет около 700 км. Предполагается, что новая дорога с тоннелями сократит путь вдвое.

Директор регионального отделения WWF «Российский Кавказ» Валерий Шмунк отмечает, что вариант прокладки дороги мимо заповедников– через Дагомыс– был бы наименьшим злом. «А что касается короткого пути– через заповедник, это самый худший вариант, который можно представить. Уже сам процесс прокладки– это серьезное вмешательство в экосистему. Будет вырублен лес, территория замусорится. Ведь дорога– это всегда доступность для большого количества людей, которые все вокруг замусоривают», – сказал эколог. Он добавил, что из-за распространения чужеродных растений и насекомых во время строительных работ биоразнообразие заповедника будет нанесен существенный ущерб и со временем он перестанет выполнять роль сохранения видов и превратится в обычную лесопарковую зону. Если дорогу все же решат прокладывать через заповедник, то экологи не исключают обращение в ЮНЕСКО, поскольку он входит в число объектов наследия этой организации.

<https://www.kommersant.ru/doc/4520032>

ЭКСПЕРТ ЮГ; 2020.05.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИЛО ДЕНЬГИ НА РЕМОНТ ТОННЕЛЯ К КУОРТУ «МАМИСОН» В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ

Глава правительства России **Михаил Мишустин** подписал распоряжение о выделении из федерального бюджета 200 млн рублей на реконструкцию тоннеля, который расположен в Северной Осетии от трассы А164 до дороги рядом с постом «Нижний Замараг». Информация об этом опубликована на сайте кабинета министров.

Из документа следует, что тоннель свяжет автодорогу со всегодним курортом «Мамисон». Его строительство идёт в Алагирском районе республики.

По планам правительства региона, реконструкция тоннеля будет завершена до конца 2021 года. Во время работ автотранспорт будут пропускать по понтонному мосту через расположенное рядом водохранилище.

По данным ТАСС, ещё до выделения средств Минэкономразвития РФ провело анализ проблем, которые препятствовали созданию курорта. «Одна из главных – подъездная автодорожная инфраструктура: три участка автодороги до строящегося курорта, в том числе тоннель, – ответили агентству в министерстве. – Совместно с **Минтрансом РФ** был проработан вопрос о выделении средств резервного фонда, в результате было подготовлено предложение о начале финансирования ключевого участка – тоннеля».

Напомним, «Мамисон» – проект всегодного курорта в Северной Осетии. Его строительство началось в 2013 году, позже финансирование проекта было приостановлено. В ноябре 2018 года правительство РФ решило направить 100 млн рублей на реализацию проекта. Из бюджета республики выделили 20 млн рублей на разработку проектно-сметной документации. Её разработкой занимается компания «Доппельмайер Раша» («дочка» австрийской Doppelmauer), которая выиграла конкурс в конце 2019 года. Согласно заданию на проектирование, на территории курорта появятся две канатные дороги с пропускной способностью 2600 и 2400 человек в час, комплекс горнолыжных трасс общей протяжённостью 14 км, развлекательный комплекс «Сноупарк», включая горнолыжные трассы протяжённостью 870 метров, а также сооружения инженерной защиты и системы жизнеобеспечения. В сентябре 2019 года на территории всегодного горно-рекреационного комплекса «Мамисон» создали особую экономическую зону. По оценкам властей региона, совокупный объём средств, необходимых для реализации проекта, составляет 7,5 млрд рублей (за счёт государства и инвесторов). Открытие курорта «Мамисон» запланировано на 2022 год.

«Мы продвигаемся в реализации этого масштабного, важного для региона проекта, – написал на своей странице в сети Instagram глава республики Вячеслав Битаров. – Но сейчас уже нужно подумать о подготовке квалифицированных кадров для объектов курортной инфраструктуры».

<https://expertsouth.ru/news/pravitelstvo-rf-vydelilo-dengi-na-remont-tonnelya-k-kurortu-mamisonv-severnoy-osetii-/>

РБК ПЕРМЬ; 2020.05.10; МИНТРАНС ПРОВЕРЯЕТ % ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ЧУСОВСКОГО МОСТА

В **министерстве транспорта** края сообщили, что подрядная организация представила акты по выполненному объёму работ по реконструкции моста через Чусовую в Перми.

Согласно документам, готовность строительства Чусовского моста и подъездов к нему составляет 16 %. В настоящее время **минтранс** проверяет исполнительную документацию, по итогам этой процедуры будет известен фактический объём выполнения. При этом в ведомстве отметили, что проблем с финансированием нет, так как «аванс был направлен подрядчику ещё в 2019 году».

Ранее РБК Пермь сообщал, что в конце августа во время прямого эфира в соцсети глава региона ответил на вопрос о работах по проекту строительства Чусовского моста (так называемого дублера). Реконструкцию и строительство трёх этапов объекта ведёт

Пермская концессионная компания, а субподрядчиком является АО «Стройтрансгаз». В ходе эфира глава региона пояснил, что техническая готовность объекта составляет 5,5%, а к 2021 году необходимо выйти к показателю 15%.

«Если до конца сентября 2020 года подрядчик не достигнет 9% по готовности объекта, будем с ним прощаться», – сказал глава региона.

Проект реконструкции Чусовского моста предполагает три этапа – реконструкцию действующего моста, строительство параллельного «дублера» (на расстоянии 18 м от имеющегося) и подходов к нему.

Строительство объекта ведет ООО «Пермская концессионная компания». В июне 2017 года с ней было заключено концессионное соглашение сроком до 2032 года. 12 из них – срок эксплуатационного периода, за который концессионер будет возмещать инвестированные в проект средства.

Общая стоимость проекта на начальном этапе оценивалась в порядка 14 млрд рублей. Предполагалось, что более 9,5 млрд рублей будут направлены из федерального бюджета, еще 1,4 млрд рублей будет выделено из региональной казны, 3,1 млрд рублей – средства концессионера. В ноябре 2019 года стало известно, что за 2019 – 2021 годы из федеральной казны на проект планируют выделить 13,1 млрд рублей.

Строительство объекта идет с опозданием. В декабре 2019 года генподрядчик АО «Стройтрансгаз» пообещал нагнать график строительства. По последним данным краевых властей, строительство нового моста и подходы к нему будут завершены к 2022 году.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5f7ac2d59a7947be23338844>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.06.10; ПОКУПКА ДИАГНОСТИЧЕСКИХ КАРТ ОТМЕНЯЕТСЯ

МВД разрабатывает новую единую автоматизированную систему техосмотра – ЕАИСТО. Она уже в высокой степени готовности. Ожидается, что с 1 марта, когда вступят в силу основные изменения в техосмотре, диагностические карты будут оформляться только через эту систему.

Предполагается, что она сильно усложнит оформление диагностических карт без осмотра машины. Напомним, что с 1 марта следующего года техосмотр будет проводиться по новым правилам. Чтобы не допустить продажи диагностических карт без осмотра машины, предусмотрено несколько вещей. Например, обязательное фотографирование машины до и после осмотра. При этом требования к фотографиям, установленные приказом **минтранса**, предусматривают, что координаты съемки могут отличаться от координат пункта техосмотра не более чем на 150 метров.

Оформление диагностических карт будет производиться непосредственно в электронном виде в новой ЕАИСТО. Эксперт-техник должен будет войти в систему с помощью своей электронной подписи. Техосмотр начнется с того момента, как в систему будет внесена первая фотография. Оформление карты онлайн будет под постоянным контролем.

Несовпадение данных не даст возможности продолжить ее оформление. Например, нет первой фотографии – нет возможности оформления диагностики. Номер автомобиля говорит о том, что он другой категории, нежели которую данный пункт техосмотра может проверять, – карту не получится заполнить.

Система сама посчитает количество автомобилей, которые прошли ТО на данном пункте. И сравнит эти данные с пропускной способностью пункта. Пропускную способность в обязательном порядке надо указывать при аккредитации пункта в Российском союзе автостраховщиков.

Если диагностическая карта будет оформлена сверх лимита пропускной способности пункта ТО, то система ЕАИСТО ее просто не пропустит. Правда, установлен некий лимит возможного превышения – 5 процентов. То есть если пропускная способность пункта ТО

установлена в 100 автомобилей, то оформить диагностические карты он сможет только на 105 автомобилей. А 106-му автомобилю система даст от ворот поворот.

ГИБДД получит право надзора над техосмотром. Как пояснили в ведомстве, это необязательно будет контрольная закупка, хотя и такого там не исключают. Например, можно приблизить маршруты патрулирования к пунктам техосмотра. Это позволит установить, сколько реальных машин прошло через тот или иной пункт, сравнить это с оформленными диагностическими картами. А также уточнить реальную пропускную способность того или иного пункта ТО.

Пока не совсем понятно насчет тарифов на техосмотр. С одной стороны, нынешняя методика определения стоимости подвергается критике. Ведь именно на ее основе регионы устанавливают верхнюю планку цен этой услуги. Но не может ТО стоить 140 рублей. Это не оправдывает даже зарплату экспертов-техников.

ФАС сейчас готовит новую методику расчета стоимости ТО. Однако недавно перед этим ведомством была поставлена новая задача: установить помимо максимальной стоимости минимальную. ФАС против такого подхода. Во-первых, они готовят методику исходя из действующих цен на те или иные услуги. То есть они указывают факторы, которые влияют на формирование стоимости услуги. Установить минимально возможную стоимость при таком подходе – просто противоречит логике. Если ФАС посчитала стоимость, то это справедливая стоимость, а не максимальная или минимальная.

Однако минэкономразвития настаивает на расчете минимально возможной цены техосмотра. Дело в том, что при проведении тендеров на техосмотр некоторые операторы демпингуют, указывая в стоимости услуги один рубль или 50 рублей, – это реальные факты. Понятно, что техосмотр не может столько стоить, но эти компании с такими ценами выигрывают тендеры. Чтобы поставить заслон подобным фиктивным сделкам, минэкономразвития и хочет иметь минимальную стоимость услуги.

Сами операторы установку нижней планки не считают нужной. При том подходе и тех ограничениях, которые вступят в силу с 1 марта, ни один оператор сознательно не пойдет на такой демпинг. Все выровняет рынок. И вообще, стоимость услуги должна регулироваться рынком, считают они.

Кроме всего прочего, надо иметь в виду, что у нас сейчас наблюдается дефицит пунктов техосмотра. Их общая пропускная способность не сможет удовлетворить всех автомобилистов. То есть с 1 марта можно ожидать огромных очередей из желающих получить такую услугу.

<https://rg.ru/2020/10/05/mvd-razrabotaet-novuiu-edinuiu-avtomatizirovannuiu-sistemu-tehosmotra.html>

ИЗВЕСТИЯ: ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.06.10; БЕЗ БУМАЖКИ: ОФОРМЛЕНИЕ ВЫПЛАТ ПО ОСАГО ПЛАНИРУЮТ ПРОВОДИТЬ В ОНЛАЙНЕ; НОВОВВЕДЕНИЕ МОЖЕТ ВСТУПИТЬ В СИЛУ УЖЕ В ЯНВАРЕ 2022 ГОДА

Страховщиков хотят обязать принимать все документы на получение выплат, в том числе по ОСАГО, в электронном виде. Соответствующий законопроект, разработанный депутатами Госдумы, уже получил одобрение (с некоторыми замечаниями) в Минфине: ведомство подготовило проект отзыва правительства. Законодательные изменения встретили поддержку и в страховых компаниях. Игроки отрасли отмечают, что уже работают над созданием «суперсервиса», в том числе – с функцией для компенсации убытков дистанционно. Однако в сообществе автомобилистов опасаются, что онлайн-рассмотрение заявлений приведет к росту отказов в выплатах.

Страховые горизонты

Минфин подготовил проект отзыва (имеется в распоряжении «Известий») на законодательную инициативу, предполагающую введение онлайн-оформления заявлений на страховые возмещения. В нем ведомство отмечает, что авторам необходимо

проработать возможные риски при использовании электронного документооборота. Кроме того, предлагается включить в изменения и нормы использования юристами (страховыми компаниями) простой электронной подписи при оформлении документов. А также – оценить расходы операторов информационных систем на их доработку.

Законопроект разработала группа депутатов от «Единой России» – Анатолий Аксаков, Анатолий Выборный, Игорь Дивинский и Алексей Изотов. В пояснительной записке к нему отмечается, что по действующему законодательству потерпевший должен лично или по почте предоставлять в страховую компанию все необходимые документы в бумажном виде.

– В настоящее время существенное развитие получило заключение электронных договоров ОСАГО, КАСКО и других видов страхования. Но в отдельных регионах создаются ситуации, когда страхователь фактически не имеет возможности получить качественное урегулирование убытка от своего страховщика, так как по договору, заключенному через интернет, оформить выплату возможно только в офисе страховщика за несколько тысяч километров от места постоянного проживания, – объясняют свою позицию парламентарии.

Нововведение позволит не только обеспечить качество и оперативность рассмотрения страховых случаев, но и минимизировать возможные правонарушения в этой сфере, в том числе коррупционного характера, считает один из авторов законопроекта Анатолий Выборный.

– Параллельно разрабатывается комплекс мер, направленных на предотвращение возможных рисков при электронном обмене документами. Например, страховщики смогут запрашивать информацию, связанную со страховыми случаями, и общаться с различными госорганами, а также банками напрямую через Систему межведомственного электронного взаимодействия, – рассказал «Известиям» депутат.

Законопроект исключает обязанность потерпевшего предоставлять документы о страховом возмещении исключительно в бумажном виде. Кроме того, он допускает возможность осмотра транспортного средства страховщиком на расстоянии – путем обмена с потерпевшим фото– и видеоматериалами с использованием мобильного приложения. А также предоставляет возможность использовать для обмена информацией Единый портал госуслуг.

Такие условия будут обговариваться сразу при заключении договора, отметил Анатолий Выборный. По его словам, законодательные изменения могут вступить в силу 1 января 2022 года. Для ОСАГО, отметил парламентарий, устанавливается двухлетний переходный период для перехода на электронный документооборот.

Электронные проблемы

На рынке поддерживают предлагаемые изменения, поскольку их принятие назрело уже давно, заявили «Известиям» во Всероссийском союзе страховщиков (ВСС).

– Сейчас ведется активная работа по развитию суперсервиса, в том числе – в части дополнения его функциями, необходимыми для урегулирования убытков дистанционно, – сказал «Известиям» президент ВСС Игорь Юргенс. – Подача документов положительно скажется и на работе страховых компаний, а главное – на качестве обслуживания автомобилистов, столкнувшихся со страховым случаем.

Однако упрощение процедуры может привести и к ряду проблем при получении выплат, считают опрошенные «Известиями» представители автомобильного сообщества.

– Наши граждане не доверяют страховым компаниям, проще самому прийти в офис, отдать все документы и получить подтверждение приема заявления, – отметил руководитель Федерации автовладельцев России Максим Едрышов. – Если всё будет так же четко работать и с онлайн-подачей заявления, услуга будет востребована. Не надо будет стоять в очередях, часами ждать, пока примут документы. С другой стороны, сервис

делает удобным только подачу заявления, но не снимает существующие проблемы – спорный размер страхового возмещения, недоплат, которые периодически случаются. Эксперт уверен, что даже при таком варианте потерпевшему всё равно придется посещать офис страховой компании.

– Нововведение не сможет изменить требование предоставить на осмотр поврежденный автомобиль. Думаю, страховщики не будут готовы совершать выплаты по видео или фотографиям во избежание страхового мошенничества, – подчеркнул он.

С переходом на электронную форму процесс подачи документов будет происходить обезличенно, а значит, страховые компании смогут чаще усматривать в потерпевших мошенников, считает президент Коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин.

– Когда компания не видит клиента в лицо, может возникнуть подозрение, что он предоставил поддельные документы. Это приведет к тому, что страховщики будут чаще пользоваться своим правом на их проверку. И при возникновении малейших подозрений в доверенности бумаг никто разбираться не будет – сразу откажут в выплате, – предположил в беседе с «Известиями» эксперт.

По его мнению, страховые компании настроены сэкономить деньги на выплатах. Сейчас они имеют право потребовать предоставить поврежденный автомобиль, запросить в ГИБДД подтверждение выдачи документов, а потом в течение 20 дней осуществить выплату. Иногда эти сроки соблюдаются, а иногда – нет, но в каждом случае страховщики всегда находят себе оправдание, подчеркнул Виктор Травин.

<https://iz.ru/1069794/elena-sidorenko/bez-bumazhki-oformlenie-vyplat-po-osago-planiruiut-provodit-v-onlaine>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.06.10; ЗАСТРАХОВАТЬ С ОШИБКАМИ: ЧТО ПОКАЗАЛ НОВЫЙ СЕРВИС ПО ПРОВЕРКЕ ОСАГО; АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ ПРИЗЫВАЮТ САМОСТОЯТЕЛЬНО ПРОВЕРЯТЬ СВОИ ПОЛИСЫ ОСАГО

Автовладельцы могут получить штраф или вообще лишиться страховой выплаты, если при оформлении ОСАГО были указаны неверные данные. Так поступают недобросовестные посредники с целью оформить полис дешевле, а с автовладельца получить обычную сумму. Российский союз автостраховщиков (РСА) запустил сервис, с помощью которого автовладельцы самостоятельно могут проверить указанные в базе АИС ОСАГО сведения. Что делать, если в полисе обнаружались ошибки, разбирались «Известия».

Пробить по базе

Раньше на сайте РСА можно было проверить, является ли полис действующим на момент ДТП. С помощью нового сервиса автовладелец сможет узнать, какие именно параметры были указаны при оформлении полиса – марка, модель и категория транспортного средства, мощность, узнать коэффициент бонус-малус, регион использования автомобиля, количество водителей, допущенных к управлению и т.д. И, естественно, его цену.

В РСА сообщили «Известиям», что ограничились добавлением ключевых параметров, которые обычно искажаются недобросовестными посредниками и существенно влияют на цену полиса ОСАГО.

Что показала проверка

Кроме того, в сервисе указаны собственник и страхователь транспортного средства. И хотя все буквы, кроме первой, закрыты звездочками, имя, отчество и год рождения позволяют сопоставить указанных в остальных документах лиц. Это, как и срок действия страховки, важная информация, если ДТП уже произошло и у вас есть сомнения относительно другого участника аварии.

Между тем проверка редакцией «Известий» девяти машин и одного мотоцикла оставила много вопросов. Например, корректный результат дает поиск по серии и номеру полиса, а

также по VIN-автомобиля. Если искать по госномеру, система в большинстве случаев ничего не находит либо отображает данные старого полиса и прежних владельцев машины.

Автоэксперт Игорь Моржаретто считает, что новый сервис еще будут дорабатывать, и положительно оценил его появление.

«Только когда покупаешь новый полис, выясняется, что у тебя странный какой-то КБМ. Начинаешь выяснять самостоятельно, а для этого нужен источник информации, нужна обратная связь, где я могу сказать: вы, ребята, не правы, у меня по-другому», – рассказал он.

Без номера и категории

Обычно госномер не попадает в базу, если автовладелец оформил ОСАГО до того, как поставил автомобиль на учет в ГИБДД. Однако у единственного проверенного мотоцикла не оказалось ни госномера, хотя транспортное средство было поставлено на учет, ни марки и модели, ни мощности. А в качестве категории было указано загадочное: «0 Прочее (категория «с»)). Даже в РСА не смогли объяснить этот термин. В Союзе пообещали дать ответ технического специалиста, но на момент сдачи материала комментариев не предоставили.

Отсутствие госномера автомобиля в базе теоретически грозит добросовестному авто владельцу штрафом, когда автоматическая проверка ОСАГО с помощью камер будет запущена. Проблемы могут возникнуть, подтвердили в РСА и попросили всех, получивших полис ОСАГО до регистрации ТС, сообщить в свою страховую компанию о присвоенном автомобилю госномере.

Внимание, работают мошенники

РСА и страховщики фиксирует большое количество попыток оформить полис ОСАГО с недостоверными сведениями.

«В данном случае стоит говорить о недобросовестных «посредниках», которые, используя незнание авто владельцев, оформляют полис ОСАГО онлайн и вводят недостоверные сведения, например цель использования, мощность и т.д., снижают стоимость полиса, а затем передают клиенту иной полис с иной стоимостью, разницу присваивая себе. В практике «Согласия» есть такие прецеденты, подобные действия «посредников» носят мошеннический характер и наносят вред потребителю и репутации страховщика», – рассказала «Известиям» директор судебно-правового департамента страховой компании «Согласие» Анна Полина-Сташевская. И посоветовала оформлять полис е-ОСАГО, не требующий привлечения посредников.

Президент РСА Игорь Юргенс отметил, что в настоящее время в системе АИС ОСАГО 2.0 работают фильтры, позволяющие отсеивать попытки оформить полис ОСАГО, указав при оформлении заведомо неверные данные.

«Однако никакие технические решения не могут на 100% защитить от мошенничества», – отметил он.

И действительно, в одном из проверенных «Известиями» полисов в графе «Цель использования» было указано «Учебная езда», хотя машина используется в личных целях. Почему посредник указал ее при оформлении полиса – загадка.

«Указание в графе «Цель использования» варианта «Учебная езда» в настоящее время не влияет на формирование страховой премии по ОСАГО, а также на получение страховой выплаты в случае страхового события. Однако стоит быть внимательным, возможны случаи, когда похожая ошибка может привести к регрессу. Например, если у автомобиля есть лицензия такси, но в страховом полисе указано, что транспортное средство используется для личных целей, в случае аварии страховая компания может выставить регресс лицу, причинившему вред», – рассказали в **пресс-службе** «АльфаСтрахования». Кроме того, если полис окажется оформленным на другую машину или другого страхователя, пострадавшему в ДТП вообще могут отказать в страховой выплате.

Ваш полис недействителен

Какой процент неверных сведений в полисе сделает его недействительным? Для договоров ОСАГО нет такого понятия – «процент неправильно указанных данных», уточнили в РСА. В Союзе добавили, что в каждом конкретном случае необходимо разбираться, была ли допущена опечатка или случайная ошибка, либо данные были введены заведомо неверно.

Федеральный закон об ОСАГО, Положение о правилах ОСАГО не содержат в себе указаний о проценте неправильных сведений, содержащихся в полисе ОСАГО, чтобы признать его недействительным, отметил ведущий юрист Европейской юридической службы Орест Мацала. По его словам, чтобы досрочно прекратить действие договора ОСАГО либо вовсе признать его недействительным, необходимо установить, что недостоверные сведения были представлены намеренно и это повлекло за собой необоснованное снижение стоимости ОСАГО.

Стали известны некоторые подробности запуска автоматической проверки полисов ОСАГО с помощью комплексов фото- и видеофиксации.

«Любые недостоверные сведения, которые непосредственно повлияли на размер страховой премии, позволяют страховщику досрочно прекратить договор страхования либо в последующем предъявить регрессные требования в соответствии со ст. 14 закона об ОСАГО. Неправильно указанный VIN при совокупности с иными обстоятельствами свидетельствует о недостижении согласия между сторонами о конкретном имуществе, при использовании которого страхуется ответственность владельца транспортного средства, аналогичную позицию высказал ВС РФ в постановлении пленума ВС РФ № 58», – добавила Анна Полина-Сташевская.

Пишите письма

Что делать, если при проверке полиса ОСАГО в базе обнаружили неверные сведения? Следует обратиться в страховую компанию и написать письменное заявление, чтобы изменения в договоре были сделаны. Если установлено, что имело место мошенничество, эксперты и страховщики рекомендуют обратиться и в правоохранительные органы.

Кроме того, у автовладельца есть шанс получить компенсацию через суд, считает Орест Мацала.

«Поскольку страхование ОСАГО – это услуга, то при некачественно оказанной услуге, в том числе и при заключении договора, можно требовать компенсации всех убытков и возмещения морального вреда в соответствии со ст. 15 и 29 закона «О защите прав потребителей», – отметил ведущий юрист Европейской юридической службы.

<https://iz.ru/1068721/evgenii-bagdasarov/zastrakhovat-s-oshibkami-chto-pokazal-novyj-servis-po-proverke-osago>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.10; ДЕФИЦИТ ФИНАНСИРОВАНИЯ ЭЛЕКТРОСЕТЕЙ ДЛЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ОЦЕНИВАЕТСЯ В 100 МЛРД РУБ., ВОЗМОЖНЫ ЗАЙМЫ ФСК

Объем недостающих инвестиций для строительства электросетевой инфраструктуры расширения Восточного полигона железных дорог оценивается в 100 млрд руб., сообщили «Интерфаксу» в Минэнерго.

«В целом дефицит финансирования инвестиционных вложений в объекты электросетевого хозяйства для энергоснабжения Восточного полигона оценивается в сумму порядка 100 млрд рублей», – сказали в **пресс-службе** Минэнерго.

«В рамках реализации мероприятий по расширению Восточного полигона железных дорог ПАО «РЖД» Минэнерго изначально планировало два источника финансирования строительства электросетевых объектов, а именно инвестпрограмму ПАО «Россети ФСК ЕЭС» и бюджет», – прокомментировали в ведомстве возможные источники финансирования.

Пока решения о них нет, рассматриваются альтернативные варианты. Ими могут быть, например, заемные средства, «включая кредитование и размещение инфраструктурных облигаций». «Возможные источники погашения возникающей при этом долговой нагрузки в настоящее время анализируются», – отметили в Минэнерго.

Ранее в ведомстве сообщали, что совместно с «Россетями» оно подготовило и направило заявку на бюджетную субсидию в размере 134 млрд руб. на этот проект в Минфин.

В понедельник газета «Коммерсантъ» сообщила, что электросетевая инфраструктура для объектов второго этапа Восточного полигона железных дорог может лечь новым бременем на энергорынок. По данным издания, рассматривается увеличение сетевого тарифа для потребителей – 0,6% для магистральных сетей и 0,2% для распределительных ежегодно в горизонте 2021-2025 гг., в результате чего общая нагрузка на рынок может достигнуть 40 млрд руб. Профильные ведомства проведут анализ такой надбавки до середины октября.

РБК; СЕРГЕЙ СОБОЛЕВ; 2020.06.10; У РЖД ДОСРОЧНО СМЕНИЛСЯ РЕКЛАМНЫЙ ПАРТНЕР НАЧАЛЬНАЯ ЦЕНА 10-ЛЕТНЕГО КОНТРАКТА НА РАЗМЕЩЕНИЕ РЕКЛАМЫ НА ВОКЗАЛАХ И В ПОЕЗДАХ СОСТАВИЛА 4251 РУБ

Администрация РЖД выбрала нового подрядчика, который до 2031 года будет размещать рекламу на всей инфраструктуре монополии. Контракт начальной стоимостью всего 4,3 тыс. руб. достался новым собственникам Russ Outdoor

ОАО «РЖД» этим летом провели открытый конкурс в электронной форме на право осуществления рекламной деятельности на объектах монополии. Итоги были подведены в сентябре, сейчас организатор торгов находится в процессе заключения договора с ЗАО «Олимп», структурой столичного оператора «Вера-Олимп», следует из конкурсных материалов. Десятилетний контракт начнет действовать не раньше 25 декабря.

Действующим рекламным партнером РЖД до января 2022 года должно было быть агентство «Лайса», которое еще в сентябре 2006 года заключило эксклюзивный контракт с монополией. Генеральный договор № 623 к/т действует десять лет с 2007 года с правом пролонгации еще на пять.

Как пояснил представитель РЖД, генеральный договор № 623 к/т был досрочно расторгнут по обоюдному согласию РЖД и «Лайсы». В РЖД ссылаются на то, что за время действия контракта рекламный рынок претерпел значительные изменения, в частности потеряла актуальность реклама на путепроводах, кроме того, фактически увеличился перечень объектов РЖД. Почему «Лайса» не смогла продолжить работу на этих новых объектах, представитель монополии не пояснил.

Важность конкурса

Рекламный партнер РЖД получает доступ ко всей инфраструктуре монополии: он размещает рекламу на вокзалах и привокзальных территориях, в поездах и электричках, управляет всеми рекламными конструкциями в полосах отвода железнодорожного полотна. В столице подрядчик РЖД отвечает и за рекламу на Московском центральном кольце.

Такой контракт позволяет партнеру РЖД стать ключевым игроком на всем отечественном рынке Out of Home (включает в себя помимо наружной рекламы еще и рекламу на транспорте и в помещениях). По итогам 2018 года «Лайса» располагала, согласно мониторингу «Эспар-Аналитик» в 50 крупнейших городах страны, 1,3 тыс. уличных рекламных поверхностей. Выручку «Лайсы» в 2018 году «Эспар-Аналитик» оценивал в 1,4 млрд руб. без НДС (без учета рекламы на вокзалах, в поездах и электричках), что делало партнера РЖД четвертым по доходам игроком рынка Out of Home, объем которого тогда составил 43,8 млрд руб. (в 2019 году данные «Лайсы», сменившей собственников, уже отдельно не раскрывались).

Размещение наружной рекламы в России регулируется муниципалитетами (в Москве и Петербурге – городскими администрациями), причем установить конструкцию можно только по итогам торгов. Но эти правила не распространяются на территории, которые находятся в ведении РЖД. С 2013 года муниципалитеты составляют схемы размещения конструкций, и если в них предусмотрены рекламные сооружения возле вокзалов или вдоль железнодорожного полотна, эти места автоматически достаются подрядчику монополии.

Участники конкурса

В объявленных этим летом торгах участвовали лишь две компании – «Лайса» и «Вера-Олимп». Но «Лайса» не внесла предусмотренные конкурсной документацией 30 млн руб. на обеспечение заявки и поэтому была отстранена от торгов. Конкурс был признан несостоявшимся, что дает РЖД право заключить договор со структурой «Вера-Олимп» как единственным участником.

С 2019 года у «Лайсы» и «Веры-Олимп» общий собственник – ООО «Стинн». Ему же принадлежат и 73,6% Russ Outdoor, лидера российской наружной рекламы. Теперь все три игрока, как анонсировалось еще год назад, функционируют как единая структура: даже с сайтов «Лайсы» и «Веры-Олимп» идет переадресация на площадку Russ Outdoor.

Владельцем «Стинна» в ЕГРЮЛ указан Григорий Садоян, но гендиректор «Веры-Олимп» Дмитрий Дюмин в 2019 году новыми фактическими владельцами своей компании назвал Левана и Роберта Мирзоянов, а также Бекхана Барахоева.

В **пресс-службе** Russ Outdoor на запрос РБК не ответили. Роберт Мирзоян, который прошлой осенью стал исполнительным директором объединенной группы Russ Outdoor, также не ответил на вопрос, почему «Лайса» подала заявку без обеспечения.

Особенности конкурса

Удивительно, что торги, на которых разыгрывался многолетний контракт, открывающий доступ ко всей инфраструктуре РЖД, заинтересовали только две связанные между собой компании, констатирует управляющий партнер Коллегии медиаюристов Федор Кравченко.

Для опрошенных РБК операторов наружной рекламы и специализирующихся на транспортной рекламе компаний проведенный РЖД конкурс оказался неожиданностью. «Мы про эти торги не знали. Конечно, нам было бы интересно ознакомиться с конкурсной документацией, и уже на основе этого мы бы решали, участвовать в тендере или нет», – заявил Алексей Омельченко, гендиректор фирмы «Медиаполе», размещающей рекламу в аэропорту Домодедово. В других компаниях не стали официально комментировать конкурс.

Никто не ждал торгов в этом году, поскольку контракт с «Лайсой» должен действовать по декабрь 2021 года, а, как правило, тендеры проводятся в год, когда истекает срок договора, указывает один из собеседников РБК.

Любой потенциальный участник конкурса имел возможность ознакомиться с его условиями, информация о конкурсе была размещена на публичной площадке «РТС-тендер», аккредитованной Минэкономразвития и Федеральной антимонопольной службой в качестве электронной площадки для осуществления государственных и муниципальных закупок, настаивает представитель РЖД.

В Федеральную антимонопольную службу, как уточнил ее представитель, жалобы на этот конкурс не поступали.

Финансовая сторона конкурса

Начальная стоимость десятилетнего контракта в конкурсной документации определена всего в 4,3 тыс. руб. с НДС.

Именно начальная, или минимальная, стоимость договора в рекламном бизнесе, как правило, является предметом торга. Например, на столичных аукционах 2013–2014 годов «Вера-Олимп» выиграла почти 1,4 тыс. мест для щитов и конструкций небольшого

формата, пообещав в течение десяти лет перечислить более 15,5 млрд руб. при стартовой стоимости лотов около 5,8 млрд (позже обязательства были пересмотрены). В 2016 году Московский метрополитен выставил на торги десятилетний рекламный контракт, начальная стоимость которого равнялась 17,6 млрд руб., в ходе аукциона цена поднялась до 22,7 млрд.

У РЖД, как следует из документации, минимальная стоимость контракта имеет символическое значение. Участники должны были предоставить подробный план финансово-экономической деятельности, где по специальным формулам просчитывается ожидаемый доход от каждого типа рекламной конструкции.

Например, для самого популярного в России формата, рекламного щита 6 на 3 м, в конкурсной документации установлена дневная базовая ставка 207,5 руб. без НДС. Она умножается на количество дней в месяце, когда этот щит задействован. Предусмотрены различные повышающие и понижающие коэффициенты: в частности, для Москвы это 2, для Петербурга – 1, для других городов-миллионников – 0,5 и т.п.; для исторической зоны любого города – 1, для пассажирской транспортной зоны (вокзалы и станции) – 0,6, для промзон – 0,3.

Каждый год базовые ставки индексируются на уровень инфляции, прописано в проекте договора.

Единственный участник конкурса предложил незначительно увеличить базовые ставки: для щита 6 на 3 м это 208,8 руб., то есть всего на 0,6%. Для других форматов максимальное увеличение базовой ставки у «Вера-Олимп» не превышает 2%, подсчитал РБК.

Если ориентироваться лишь на повышающий коэффициент 2 для столицы, то для нового рекламного партнера РЖД годовая стоимость щита 6 на 3 м в Москве будет равняться, по подсчетам РБК, примерно 152 тыс. руб. без НДС. Для сравнения: по итогам аукционов, которые столичные власти провели в 2013–2014 годах, рыночная стоимость такого щита и конструкций более крупного формата составила в столице 1,8 млн руб. в год.

От своего рекламного партнера РЖД требуют в первый год работы 360 млн руб. финансового обеспечения договора. Затем его размер рассчитывается как среднеарифметическое значение месячного платежа за предыдущий год. Для сравнения, Московский метрополитен требовал от своего рекламного партнера 6,8 млрд руб. в год.

В проекте договора с победителем конкурса указано, что в течение полугода он обязуется установить 3 тыс. новых конструкций на объектах РЖД. Где именно и какого формата, не уточняется. Нет информации и о том, какова судьба установленных сейчас конструкций «Лайсы».

https://www.rbc.ru/technology_and_media/05/10/2020/5f79b8c49a79476af431d1dd?from=column_2

ТАСС; 2020.05.10; В МИНТРАНСЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО АВИАВЛАСТИ НЕ ОБСУЖДАЮТ ВОПРОС О СОКРАЩЕНИИ ПОЛЕТОВ ЗА РУБЕЖ

Авиавласти не обсуждают вопрос сокращения полетов за рубеж или закрытия воздушного сообщения. Об этом журналистам сообщили в **пресс-службе Минтранса РФ**.

«В рамках имеющихся поручений оперштаба правительства РФ **Росавиация** планомерно проводит переговоры с авиационными властями зарубежных государств о возобновлении международного воздушного сообщения. Вопрос сокращения полетов и прекращение воздушного сообщения на уровне авиационных властей не обсуждается», – отметили в **Минтрансе**.

Оперативный штаб в понедельник сообщил, что не собирается принимать решения о закрытии границ и ограничивать авиасообщение.

<https://tass.ru/ekonomika/9629147>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20201005/mintrans-1578222482.html>
<https://www.interfax.ru/russia/730017>
<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/73952>
<https://1prime.ru/business/20201005/832113709.html>
<https://regnum.ru/news/3081732.html>
<https://www.mskagency.ru/materials/3047693>
<https://www.m24.ru/news/vlast/05102020/135629>
<https://www.m24.ru/news/obshchestvo/05102020/135630>
<https://vm.ru/news/832166-mintrans-rf-prokomentiroval-soobsheniya-o-vozmozhnom-sokrashenii-poletov>
<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f7afb5b9a7947dbf06ef65e>
<https://rg.ru/2020/10/05/mintrans-ne-rassmatrivaet-vozmozhnost-sokrashcheniia-zarubezhnyh-poletov.html>
<https://lenta.ru/news/2020/10/05/vopros/>
<https://www.kp.ru/online/news/4036143/>
<https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/mintrans-rf-vopros-o-sokrashchenii-poletov-zarubezh-ne-obsuzhdaetsya-aviavlastyami-rf/>
<https://www.bfm.ru/news/454829>
<https://www.pnp.ru/social/mintrans-aviavlasti-ne-obsuzhdayut-vopros-zakrytiya-vozdushnogo-soobsheniya.html>
<https://www.osnmedia.ru/obshchestvo/mintrans-oproverg-prekrashhenie-vozdushnogo-soobsheniya/>
<https://rossaprimavera.ru/news/84f7d16c>
<https://kursktv.ru/34073>
<https://www.transport-news.ru/20201005/14293.html>

ТАСС; 2020.05.10; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПОЛУЧИЛИ ДОПУСКИ ПОЧТИ НА 170 МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТОВ

Росавиация выдала российским авиакомпаниям допуски на выполнение регулярных полетов по 169 международным маршрутам. Это следует из приказа агентства, опубликованного на сайте **Росавиации**. Еще более 20 допусков выдано авиакомпаниям для выполнения чартерных полетов.

Перевозчики получили допуски как в страны, с которыми восстановлено авиасообщение, так и в те страны, с которыми на данный момент полеты не осуществляются. «Решение о выдаче данных допусков не является основанием или решением о возобновлении полетов по международным маршрутам, – пояснили в **Росавиации**. – Допуск – это право авиакомпании, которым она сможет воспользоваться при возобновлении полетов».

Как следует из приложения к приказу **Росавиации**, допуски выданы для полетов в страны, с которыми пока не возобновлено авиасообщение: Азербайджан, Армению, Германию, Грецию, Израиль, Испанию, Италию, Кипр, Китай, Мальту, Нидерланды и Саудовскую Аравию.

После полного прекращения международного авиасообщения весной этого года, Россия с конца лета частично возобновила полеты в Белоруссию, Казахстан, Киргизию, Корею, Египет, ОАЭ, Турцию, Великобританию, Швецию, Танзанию и на Мальдивы.

При этом на части маршрутов действуют ограничения: например, в Белоруссию, Казахстан и Киргизию авиакомпаниям можно совершать не более одного рейса в неделю. Тем не менее некоторые российские перевозчики получили допуски для выполнения полетов в эти страны. Например, полеты в Минск при расширении квоты смогут выполнять «Россия», Utair, «Руслайн», «Икар», «Азимут», в Казахстан – «Азимут», Red Wings, «Северный ветер», в Киргизию – «Северный Ветер», «Икар». На данный момент полеты в эти страны выполняет только «Аэрофлот».

Авиакомпания Azur Air получила ряд допусков для выполнения регулярных рейсов из регионов России в Великобританию и Египет. А также допуск на полеты из Москвы в Мале (Мальдивы).

<https://tass.ru/ekonomika/9632403>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20201005/polety-1578282144.html>

ТАСС; 2020.05.10; ПЕСКОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ВЛАСТИ НЕ ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ НОВОГО ЛОКДАУНА ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА

Пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков не слышал о том, чтобы власти обсуждали повторное введение в стране режима самоизоляции, несмотря на рост числа новых случаев заражения коронавирусом. Такое заявление он сделал в беседе с журналистами в понедельник.

«Что касается локдауна, я не слышал таких обсуждений», – сказал представитель Кремля.

По его словам, в любом случае вопрос о введении режима самоизоляции «будет обсуждаться не в Кремле, а в правительственном штабе».

«Я не слышал, чтобы шли какие-то обсуждения на этот счет. Вы знаете, что растущие цифры количества заболевших, конечно, являются весьма серьезным поводом для того, чтобы мобилизоваться и стать гораздо более осторожными в ежедневном обиходе. Это касается каждого из нас», – заключил пресс-секретарь президента.

<https://tass.ru/obschestvo/9628877>

ТАСС; 2020.05.10; В ОПЕРШТАБЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕ ПЛАНИРУЮТ ЗАКРЫВАТЬ ГРАНИЦЫ РОССИИ

Оперативный штаб по борьбе с коронавирусом не собирается принимать решения о закрытии границ и ограничивать авиасообщение. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в штабе.

«Оперативный штаб не планирует принимать решения по закрытию границ и ограничению авиационного сообщения», – отметили в штабе.

Ранее СМИ привели высказывание первого зампреда комитета Совфеда по социальной политике Валерия Рязанского, из которых следовало, что Россия может закрыть границы в связи с ростом числа заболевших коронавирусом.

Сам Рязанский пояснил ТАСС, что закрытие границ России из-за пандемии коронавируса является крайней мерой и сейчас в этом нет необходимости.

«Закрытие границ – крайняя мера, в этом сейчас нет необходимости. Нужно усиливать профилактические меры на общественном транспорте, это касается обработки помещений, соблюдения социальной дистанции и так далее», – сказал сенатор.

<https://tass.ru/ekonomika/9627927>

<https://rns.online/transport/V-opershtabe-zayavili-ob-otsutstvii-planov-po-zakritiyu-granits-Rossii--2020-10-05/>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.10; В СОВФЕДЕ НЕ ИСКЛЮЧИЛИ ЗАКРЫТИЕ ГРАНИЦ ИЗ-ЗА УХУДШЕНИЯ СИТУАЦИИ С COVID

Первый замглавы социального комитета Совфеда Валерий Рязанский полагает, что в связи с ростом числа заболевших коронавирусом в России вновь могут быть закрыты границы, сокращено количество полетов.

По данным оперативного штаба на 5 октября, за сутки число заболевших коронавирусом выросло на 10 888 человек.

«Конечно, мы можем закрыть границы России, мы идем к этому», – сказал Рязанский РИА Новости в понедельник, комментируя возможные ограничительные меры в связи с ростом числа заболевших.

Сенатор отметил, что «чем больше перемещения людей, тем больше количество заражений».

<https://ria.ru/20201005/granitsy-1578206305.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.10; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С 22 ОКТЯБРЯ ОТКРОЮТ РЕЙС ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В СТАМБУЛ, ПРОДЛЯТ РЕЙСЫ В АНТАЛЬЮ НА ВСЮ ЗИМУ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) будет выполнять два новых регулярных рейса в Турцию из подмосковного аэропорта «Жуковский», сообщает **пресс-служба** перевозчика.

Так, с 18 октября по пятницам и воскресеньям авиакомпания будут летать в Анталию, а с 22 октября по понедельникам, четвергам и субботам – в Стамбул.

«Уральские авиалинии» продлят рейсы в Анталию на весь зимний сезон», – уточняется в сообщении.

На маршрутах, по данным перевозчика, действуют лоукост-тарифы.

В **пресс-службе** авиакомпании «Интерфаксу» уточнили, что новые рейсы в Турцию, вероятнее всего, будут выполняться на самолетах A321 и A320.

ТАСС; 2020.05.10; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОДРОМА МАГНИТОГОРСКА ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В 2023 ГОДУ

Реконструкцию аэродромного комплекса Магнитогорска планируется завершить в 2023 году. Стоимость проекта превышает 5,3 млрд рублей, сообщили ТАСС в **пресс-службе** правительства Челябинской области.

«Международный аэропорт Магнитогорска включен в федеральную программу. На текущий момент проведен публичный технологический аудит инвестиционного проекта. Заканчиваются проектно-изыскательские работы и представление проектных документов по реконструкции на проверку. До конца года планируется провести государственную экспертизу проекта. Стоимость работ по реконструкции – 5 млрд 323 млн 950 тыс. рублей», – сказали в **пресс-службе**.

Отмечено, что финансирование осуществляется только из средств федерального бюджета. Начало работ по программе запланировано на 2022 год, однако губернатор области Алексей Текслер предложил **министру транспорта РФ Евгению Дитриху** рассмотреть возможность начала работ в 2021 году, учитывая высокую степень готовности проектно-сметной документации.

При реконструкции будут усилены покрытия взлетно-посадочной полосы и перрона, реконструированы рулежные дорожки, обновлены системы водостока и электроснабжения, установлено новое светосигнальное оборудование.

Аэродром Магнитогорск – горный, класса Б. Расположен в 14 км западнее Магнитогорска.

<https://tass.ru/ural-news/9626721>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.10; АЭРОПОРТ ГОРНО-АЛТАЙСКА К НОЯБРЮ ВЫБЕРЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ТЕРМИНАЛА

АО «Аэропорт Горно-Алтайска» (принадлежит АФК «Система» (МОЕХ: AFKS) и Сбербанку (МОЕХ: SBER)) объявило открытый запрос предложений на проектирование реконструкции аэровокзального комплекса, следует из материалов сайта госзакупок.

Работы, согласно условиям закупки, должны быть выполнены к 30 апреля 2021 года.

Строительство нового терминала будет вестись в условиях действующего аэропорта. Подрядчику предстоит спроектировать пристройку площадью 2,18 тыс. кв. метров к терминалу А (на данный момент его площадь – 1,9 тыс. кв. метров), а также пристройку площадью 489 кв. метров к терминалу Б такой же площади. Кроме того, закупка

предусматривает проектирование сетей инженерно-технического обеспечения новых объектов.

Стартовая цена закупки – 10 млн рублей. Прием заявок завершится 19 октября, итоги планируется подвести 26 октября.

Как сообщалось, АО «Аэропорт Горно-Алтайска» к летнему сезону 2022 года планирует выполнить первый этап реконструкции пассажирского терминала внутренних воздушных линий.

«Скоро сложится дефицит площадей (аэровокзала – ИФ). Мы готовы выделить средства на развитие аэровокзального комплекса. (. . .) У нас есть проект пристройки к существующему аэровокзалу, что позволит обеспечить комфортное обслуживание до 5 тыс. пассажиров в сутки», – цитировала ранее **пресс-служба** правительства республики Алтай председателя совета директоров АО «Аэропорт Горно-Алтайск» и управляющего партнера АФК «Система» Али Узденова.

Узденов также отмечал, что «встает вопрос необходимости расширения аэродромной службы и перрона для самолетов, поэтому в планах и развитие сопредельной территории».

Генеральный директор аэропорта Сергей Круглов уточнял «Интерфаксу», что инвестиции в первый этап обновления терминала составят порядка 350 млн рублей.

В 2019 году аэропорт Горно-Алтайска, по данным **Росавиации**, обслужил 102,3 тыс. человек. А к середине сентября 2020 года пассажиропоток аэропорта превысил уровень всего прошлого года и составил 102,4 тыс. человек. В целом за текущий год аэропорт планирует обслужить порядка 130-140 тыс. человек.

В настоящее время из аэропорта выполняются рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Казань, Красноярск, Омск, Новосибирск, Белокуриху, а также в отдаленные села республики – в Усть-Коксу и Кош-Агач.

Сообщалось также, что в 2010 году АО «Сибмост» приобрело аэропорт Горно-Алтайска, который в последние 20 лет не функционировал, и приступило к его реконструкции. В объект был вложен 1 млрд рублей. В декабре 2011 года аэропорт возобновил деятельность, прямое сообщение с Москвой впервые в истории региона открыто в мае 2012 года.

В 2017 году АФК «Система» и ООО «СБК Баланс» (через ООО «Сбербанк Капитал» принадлежит Сбербанку) приобрели у компании «Сибмост» аэропорт Горно-Алтайска – 60% и 40% соответственно.

[Вернуться в оглавление](#)