



Ежедневный мониторинг СМИ

8 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.08.10; НА САХАЛИНЕ И КУРИЛАХ СОЗДАЛИ ЕДИНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СХЕМУ	4
ТАСС; 2020.08.10; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ ПРОДЛИТЬ ПРОГРАММУ ПОДДЕРЖКИ АВИАКОМПАНИЙ НА ФОНЕ КОРОНАВИРУСА	4
КОММЕРСАНТЪ; НИКИТА КОРОЛЕВ И АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ; 2020.07.10; «АБСОЛЮТНО СВОБОДНЫМ НИЧЕГО НЕ МОЖЕТ ОСТАВАТЬСЯ»; ГЕНДИРЕКТОР АНО «ДИАЛОГ» АЛЕКСЕЙ ГОРЕСЛАВСКИЙ О ЦИФРОВИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ; РЕГИОНАМИ.....	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2020.08.10; МАШИНЫ И ВРЕМЯ; СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ОДОБРИЛ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПЛАТНЫХ ДОРОГ	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКРИПКА; 2020.08.10; ПРОЕЗД МИМО ЦИФРЫ; КТО НЕ ПРИНИМАЕТ БЕЛГОРОДСКУЮ ТРАНСПОРТНУЮ РЕФОРМУ	11
РБК; АЛИНА ФАДЕЕВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.07.10; БЕНЗИН ПОТЕЧЕТ ПО ПУТЯМ СО СКИДКОЙ; ВЛАСТИ ОБСУДЯТ СКИДКИ НА ПОСТАВКИ БЕНЗИНА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	13
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.08.10; ТАРИФЫ РАЗВОДЯТ ПО РАЗНЫМ УГЛЯМ; ОАО РЖД ПРЕДЛАГАЕТ НЕ РЕГУЛИРОВАТЬ ЦЕНЫ ЭКСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК	15
ГУДОК; АЛЕКСАНДР ЗУБОВ; 2020.08.10; ПОЛИГОН НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ; МОДЕРНИЗАЦИЯ БАМА И ТРАНССИБА ПРЕДПОЛАГАЕТ ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ ВО ВСЕМ.....	16
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, МИХАИЛ СИДОРОВ; 2020.08.10; ТОРГИ АКЦИЯМИ «СОВКОМФЛОТА» НА МОСБИРЖЕ НАЧАЛИСЬ С ПАДЕНИЯ; БУМАГИ КОМПАНИИ В ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ТОРГОВ ПОТЕРЯЛИ ОКОЛО 5% СТОИМОСТИ.....	18
ИЗВЕСТИЯ; РОЗА АЛМАКУНОВА, ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.08.10; ИГРА В ОТКРЫТУЮ: СКОЛЬКО МОГУТ ЗАРАБОТАТЬ ПОКУПАТЕЛИ БУМАГ «СОВКОМФЛОТА»; ПРИБЫЛЬ ИНВЕСТИРОВ В ДОЛГОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ СОСТАВИТ ВЫШЕ 15%.....	20
КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.08.10; ВОДОРОД У ВОРОТ; КАК РОССИЯ ПЫТАЕТСЯ ВЫЙТИ НА НОВЫЙ РЫНОК	22
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.07.10; ДЕПТРАНС МОСКВЫ СОБЕРЕТ ДАННЫЕ ОБО ВСЕХ ВОДИТЕЛЯХ ТАКСИ; ПЕРЕДАЧУ ТАКИХ СВЕДЕНИЙ ДЛЯ АГРЕГАТОРОВ И ТАКСОПАРКОВ СДЕЛАЮТ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ С НОЯБРЯ.....	26
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.07.10; ЦАРАПАЮТ МАШИНЫ И УЕЗЖАЮТ: ЧЕМ ГРОЗИТ ДТП С ВЕЛОСИПЕДОМ; ЧТО ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ ВЕЛОСИПЕДИСТ СКРЫЛСЯ С МЕСТА АВАРИИ.....	28
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ДМИТРИЙ СЕРКОВ; 2020.07.10; БИЛЕТНЫЕ АВТОМАТЫ ВЫДАЛИ РЕМОНТНИКАМ ЛИШНИЕ Р364 МЛН; СК ОБЫСКАЛ ОФИС ОПЕРАТОРА МОСКОВСКИХ ЭЛЕКТРИЧЕК ПО ДЕЛУ О ХИЩЕНИИ	30

ДОРИНФО; 2020.07.10; СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЮ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ В РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ ОБСУДИЛИ В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ.....	31
ТАСС; 2020.07.10; В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ РАНЬШЕ СРОКА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 43 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС.....	32
ТАСС; 2020.07.10; СРОКИ РЕМОНТА ДОРОГ И БЛАГОУСТРОЙСТВА ДВОРОВ В ОРЕНБУРЖЬЕ ОГРАНИЧАТ 1 ОКТЯБРЯ	33
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.07.10; В ПРИМОРЬЕ ЗАВЕРШАЕТСЯ РЕМОНТ ТРАСС ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ.....	33
ТАСС; 2020.07.10; ЛУКАШЕНКО И ПУТИН ОБСУДИЛИ КОНФЛИКТ В НАГОРНОМ КАРАБАХЕ И ВОПРОС ОТКРЫТИЯ ГРАНИЦ	34
ТАСС; 2020.07.10; СИЛУАНОВ СООБЩИЛ, ЧТО РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦПРОЕКТОВ ПОКАЗАЛА ЭФФЕКТИВНОСТЬ В 2019 ГОДУ.....	34
ТАСС; 2020.07.10; В КАБМИН ВНЕСЛИ ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ О СУБСИДИРОВАНИИ ПОСТАВОК ТОПЛИВА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	35
ТАСС; 2020.07.10; ГРАЖДАНЕ 52 СТРАН СМОГУТ С 2021 ГОДА ОФОРМИТЬ ЭЛЕКТРОННУЮ ВИЗУ НА ВЪЕЗД В РОССИЮ	35
ПРАЙМ; 2020.07.10; ЭЛЕКТРОННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ АВТОПЕРЕВОЗОК УПРОСТИТ РАБОТУ КОМПАНИЙ ОТРАСЛИ – ЭКСПЕРТ.....	36
РАДИО КП; 2020.07.10; В РОСАВТОДОРЕ РАССКАЗАЛИ, КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ РЕШИТ СОЗДАНИЕ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ЗОН ОТДЫХА.....	36
ВЕСТИ СТАВРОПОЛЬЕ; ГЛЕБ ЛАВРУШЕНКО; 2020.07.10; САМОКАТЫ: ОПАСНАЯ ИЛИ БЕЗОБИДНАЯ ИГРУШКА?	37
ВЕСТИ САРАТОВ; АННА ГОЛОВЧИНСКАЯ; 2020.07.10; 80 НОВЫХ ТРОЛЛЕЙБУСОВ ГОТОВЫ К ВЫХОДУ НА ЛИНИИ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; ПРАВИЛА СОФИНАНСИРОВАНИЯ КОНЦЕССИИ ПО ОБХОДУ ТОЛЬЯТТИ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ХОТЯТ СМЯГЧИТЬ ИЗ-ЗА COVID-19 – ЗАКОНОПРОЕКТ	38
ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; «АВТОДОР» И HUAWEI ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В РАЗВИТИИ ПЛАТНЫХ АВТОДОРОГ В РФ.....	39
РИА НОВОСТИ; 2020.07.10; ГЛАВА МВД ПРИЗВАЛ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА ПОВТОРНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПДД	40
РИА НОВОСТИ; 2020.07.10; В ГОСДУМЕ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА ПОВТОРНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПДД.....	40
РИА НОВОСТИ; 2020.07.10; ЭКСПЕРТ: ИДЕЯ О ПОВЫШЕНИИ ШТРАФОВ ЗА ПОВТОРНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПДД НЕ СРАБОТАЕТ.....	41
ТАСС; 2020.07.10; В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ВЗАМЕН РУХНУВШЕГО	41
ТАСС; 2020.07.10; ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ НА КОЛЫМЕ УВЕЛИЧАТ ПОЧТИ НА 40%	41
ТАСС; 2020.07.10; ГУБЕРНАТОР ПРИМОРЬЯ ПОРУЧИЛ ОГРАНИЧИТЬ ДВИЖЕНИЕ БОЛЬШЕГРУЗОВ С УГЛЕМ В НАХОДКЕ	42
РИА НОВОСТИ; 2020.07.10; В ФИНЛЯНДИИ ОТКРОЮТ АВТОДОРОГИ С РАЗНЫМИ СКОРОСТНЫМИ РЕЖИМАМИ НА ПОЛОСАХ	43
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2020.07.10; ИЗМЕНИЛИСЬ ПРАВИЛА ТЕХОСМОТРА КВАДРОЦИКЛОВ; ШТРАФ ЗА ОТСУТСТВИЕ ТО НА ВНЕДОРОЖНОМ МОТОТРАНСПОРТЕ ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ В НЕСКОЛЬКО РАЗ.....	43
КРУИЗ ИНФО; ИГОРЬ ГОРНОСТАЕВ; 2020.07.10; РЕЧНЫЕ ЭКСПРЕСС-НОВОСТИ.....	44

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; ЛЕДОКОЛ «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН» БУДЕТ СДАН 3 НОЯБРЯ – ГЛАВА ОСК.....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; ТЕРМИНАЛ «ОТЭКО» В ТАМАНИ В СЕНТЯБРЕ ПЕРЕВАЛИЛ РЕКОРДНЫЕ 1 МЛН Т УГЛЯ	47
ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; ЭКС-ГЕНДИРЕКТОР ВМТП НАМЕРЕН ОСПОРИТЬ В СУДЕ СВОЮ ОТСТАВКУ	47
ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; ОТСТРАНЕННЫЙ ГЕНДИРЕКТОР ВМТП ЗАЯВЛЯЕТ О КРУПНЫХ ИНВЕСТИЦИЯХ ПРИ ЕГО РУКОВОДСТВЕ	48
ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; ВГК КУПИЛА ДВЕ БАРЖИ ЗА 690 МЛН РУБ. ДЛЯ СВОЕГО УГОЛЬНОГО ПОРТА НА САХАЛИНЕ	49
ТАСС; 2020.07.10; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА СЧИТАЕТ, ЧТО АВИАОТРАСЛИ РФ НУЖНО ОКОЛО ДВУХ ЛЕТ НА ПРЕОДОЛЕНИЕ КРИЗИСА	49
ТАСС; 2020.07.10; В ЗАБАЙКАЛЬЕ ВОССТАНОВЯТ 46 ПОСАДОЧНЫХ ПЛОЩАДОК ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК	50
ТАСС; 2020.06.10; РОССИЯ ОБСУЖДАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С СЕРБИЕЙ, ИНДИЕЙ И ЯПОНИЕЙ	50
ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; «ЖУКОВСКИЙ» ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ ДЛЯ УПРОЩЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ЕС	51
ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; АЭРОФЛОТ С 25 ОКТЯБРЯ ОТКРОЕТ 2-Й ЕЖЕДНЕВНЫЙ РЕЙС В МОСКВУ ИЗ КЕМЕРОВО, ПО ВЕЧЕРАМ	51
ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В СЕНТЯБРЕ СНИЗИЛИ ПЕРЕВОЗКИ НА 10,5%, НА ВНУТРЕННИХ НАПРАВЛЕНИЯХ – УВЕЛИЧИЛИ НА 40%	52
ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; АВИАКОМПАНИЯ NORDWIND БУДЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В СТАМБУЛ	52
ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ИСКА К КОМПАНИИ ИЗ ЛЮКСЕМБУРГА О ПРЕКРАЩЕНИИ ОХРАНЫ ТОВАРНОГО ЗНАКА «АЗИМУТ ЭКСПРЕСС»	52

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.08.10; НА САХАЛИНЕ И КУРИЛАХ СОЗДАЛИ ЕДИНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СХЕМУ

Власти Сахалинской области разработали в регионе **комплексный план** развития транспортной системы, включающий единую схему для Сахалина и Курил. Это позволит пассажирам выбирать оптимальный путь из района в район с использованием различных видов транспорта – авиационного, железнодорожного, автомобильного, морского, сообщил в четверг ТАСС представитель островного правительства.

«Транспортная схема уже создана. Проект готов. Сейчас он проходит стадию согласования», – сообщил собеседник агентства.

По информации областных властей, в ближайшие годы в регионе восстановят сеть советских аэродромов. Что касается морских перевозок, на заводах под Санкт-Петербургом и в Хабаровском крае сейчас идет строительство четырех паромов, предназначенных для работы на линиях Сахалин – Курилы и Сахалин – материк. Помимо этого, в области разрабатывается схема круглогодичного морского передвижения по западному побережью Сахалина. Планируется постепенное обновление подвижного состава и увеличение скорости передвижения по железной дороге. Движение автобусов будет синхронизировано с прибытием самолетов, поездов и судов. Принципиально новый подход в островном регионе будут применять также к содержанию автомобильных трасс.

Повышение транспортной доступности территорий является одной из задач, которую **президент РФ Владимир Путин** поставил перед главами дальневосточных регионов. Единую схему для Сахалина и Курил в середине лета поручил разработать губернатор островов Валерий Лимаренко. Тогда же и началась работа по ее созданию.

Осенью прошлого года **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** во время рабочего визита в Южно-Сахалинск остался доволен динамикой развития транспортной отрасли в Сахалинской области. По мнению главы ведомства, регион за последний год сделал большой шаг и вышел на новый уровень развития в этом направлении. Для островной области вопросы, связанные с транспортной доступностью (автомобильные и железные дороги, морское и авиасообщение), являются одними из первоочередных в связи с особенностями географического расположения и климата.

<https://tass.ru/obschestvo/9660727>

ТАСС; 2020.08.10; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ ПРОДЛИТЬ ПРОГРАММУ ПОДДЕРЖКИ АВИАКОМПАНИЙ НА ФОНЕ КОРОНАВИРУСА

Минтранс РФ предлагает продлить действие программы поддержки авиакомпаний в связи с пандемией коронавируса, которая подразумевает предоставление субсидий на погашение расходов за пассажирские перевозки. Об этом сообщили ТАСС в **пресс-службе министерства**.

Программа начала действовать в мае этого года и была направлена на ежемесячную компенсацию расходов авиакомпаний, осуществляющих коммерческие перевозки за период с февраля по июнь 2020 года. Всего на программу было выделено 23,4 млрд рублей.

«Соответствующий проект постановления правительства о продлении программы поддержки авиакомпаний подготовлен. Он направлен на согласование в причастные федеральные органы исполнительной власти», – рассказали в **пресс-службе Минтранса**, не уточнив планируемый объем финансовой поддержки и срок действия программы.

При этом ранее **Росавиация** сообщала, что предлагает продлить срок действия программы субсидирования до сентября 2020 года и включить в перечень компенсируемых расходов затраты на техобслуживание самолетов и двигателей и затраты на авиатопливо. Также **Росавиация** предлагала увеличить компенсацию авиакомпаниям за одного «потерянного» пассажира с 365 рублей до 840 рублей.

На данный момент субсидии компенсируют прежде всего расходы на оплату труда авиационного персонала (не менее 60% от предоставленных субсидий), на лизинговые платежи (не более 30%) и аэропортовые расходы в части оплаты стоянки простаивающих воздушных судов (не более 10%). Также часть субсидий может быть направлена на обеспечение операционной деятельности и содержание имущества. По последним данным **Росавиации**, на начало августа из 23,4 млрд рублей авиакомпаниям было предоставлено 11,7 млрд рублей по 78 заявкам на субсидии от авиакомпаний (заявка подается на компенсацию расходов ежемесячно). При этом, исходя из правил предоставления субсидий, группа «Аэрофлот» получила 7,89 млрд рублей. Субсидии предполагались для авиакомпаний «Аэрофлот», «Россия» и «Аврора» и не распространялись на «Победу».

<https://tass.ru/ekonomika/9660425>

На ту же тему:

<https://russian.rt.com/russia/news/790485-mintrans-aviotrasl-podderzhka>

<https://regnum.ru/news/3084553.html>

<https://www.pnp.ru/economics/programmu-podderzhki-aviakompaniy-na-fone-koronavirusa-planiruyut-prodlit.html>

<https://www.kp.ru/online/news/4039537/>

<https://lenta.ru/news/2020/10/08/mintrans/>

<https://rueconomics.ru/470278-mintrans-planiruet-prodlit-programmu-finansovoi-podderzhki-aviakompanii>

<https://echo.msk.ru/news/2721807-echo.html>

<https://inforeactor.ru/331102-mintrans-predlozhit-sohranit-mery-podderzhki-aviaotrasli-v-rf-iz-za-pandemii>

<https://nation-news.ru/562480-mintrans-predlozhit-usilit-podderzhku-rossiiskoi-aviacionnoi-otrasli>

<https://polit.info/511744-mintrans-hochet-prodlit-mery-podderzhki-aviaotrasli-rf-iz-za-covid-19>

КОММЕРСАНТЪ; НИКИТА КОРОЛЕВ И АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ; 2020.07.10; «АБСОЛЮТНО СВОБОДНЫМ НИЧЕГО НЕ МОЖЕТ ОСТАВАТЬСЯ»; ГЕНДИРЕКТОР АНО «ДИАЛОГ» АЛЕКСЕЙ ГОРЕСЛАВСКИЙ О ЦИФРОВИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ; РЕГИОНАМИ

К 1 декабря 2020 года по всей России должны появиться центры управления регионом (ЦУР) – цифровые платформы, агрегирующие запросы граждан с официальных сайтов и из социальных сетей, мониторингом которых смогут заниматься не только губернаторы и их администрации, но и Кремль. На внедрение системы выделены 23,1 млрд руб. из нацпрограммы «Цифровая экономика», которые получит АНО «Диалог Регионы» – дочерняя структура АНО «Диалог», отслеживавшей настроения москвичей во время пандемии. Обе организации возглавляет экс-сотрудник администрации президента (АП) Алексей Гореславский. Он рассказал “Ъ” о создании цифровой вертикали власти и участии в ее работе «Медialogии» и «Ростелекома».

– Что вообще такое ЦУР?

– По сути, ЦУР – это проектный офис, который координирует работу с сообщениями от населения. Раньше, если у вас во дворе не убрали мусор, вам надо было написать жалобу в местную управу и ждать официального ответа до 30 дней. Решения проблемы – и того дольше. Сегодня все избалованы цифровыми сервисами, где почти любая проблема решается в два клика. Проще снять на телефон неубранный мусор и запостить к себе на

страницу: мол, полюбуйте. Идея ЦУРа – в мониторинге всех этих жалоб: от официальных обращений в госорганы, звонков на горячие линии, месседжей в специальных приложениях и виджетах типа столичного «Наш город» или подмосковного «Добродела» до постов в соцсетях. ЦУР работает на системе «Инцидент Менеджмент», созданной «Медиалогией». Она как раз и представляет собой модуль платформы обратной связи, который отслеживает жалобы и любые инциденты в социальных сетях.

Здесь мы фактически копируем опыт корпораций, работающих с клиентами-физлицами. Любое обращение клиента в службу поддержки, как и просто его пост в соцсетях с указанием проблемы, получают номер в системе. И в зависимости от типа проблемы автоматически вступают в силу алгоритмы, например поменять билет или найти потерянный багаж.

В нашем случае гражданин, например, видит яму на дороге – постит себе на страницу в любой из основных социальных сетей, будь то «ВКонтакте», Instagram либо еще какая. «Инцидент» выявляет и распознает сообщение, запускается алгоритм: сообщение пересылается напрямую службе, которая отвечает за состояние дорог, минуя долгие бюрократические процедуры. Служба обязана отреагировать в течение определенного времени, гражданин получает ответ, что его жалоба в работе.

Далее у каждого ответственного лица свой регламент исполнения. Проблемы разные, их ликвидация может занять до 15 суток. При любых отклонениях, просрочке или неисполнении происходит так называемая эскалация: информацию о нерадивом исполнении начинает получать профильный вице-губернатор, затем губернатор, потом куратор в Москве и так далее, вплоть до высшего руководства. Весь смысл системы в ее неотвратимости: все равно все станет известно.

– «Инцидент Менеджмент» внедрялся в регионы еще до появления АНО «Диалог». Формально губернаторы сами принимали решение об установке системы, но неформально на этом настаивала АП.

– Да, почему не поддержать хорошую инициативу?

– На что пойдут 23,1 млрд руб. из «Цифровой экономики»?

– Это целевые средства, они пойдут на техническое сопровождение, создание и поддержку цифровых платформ, развитие сети ЦУРов на муниципальном уровне, обучение сотрудников ЦУРов и госслужащих в регионах в течение пяти лет.

– Потребуется серьезные технические мощности. У кого будете арендовать их в регионах?

– По технологическим ресурсам нашим партнером является «Ростелеком».

– В основе работы ЦУРа лежит система порталов обратной связи. В регионах уже есть схожие сервисы. Что будет с ними?

– В ЦУР интегрированы не сами проекты, а информация оттуда. Есть успешно работающие сервисы в Казани («Народный контроль»), Нижнем Новгороде («Мы») и ряде других субъектов. Они очень важны, но ограничены в охвате: подобные приложения подходят для гражданских активистов, готовых потратить время на скачивание приложения, авторизацию, составление комментария и загрузку фотографий, тогда как для большинства самый простой и доступный способ – размещение поста в один клик в привычной соцсети.

– Правильно я понимаю: когда я вывешиваю в Facebook жалобу, что у меня опять бордюры перекалывают, это сразу попадает на монитор властям?

– Если у вас открытый аккаунт, то по идее да.

– А вы будете анализировать информацию из Telegram-каналов? Или из чатов WhatsApp?

– Закрытые чаты мониторить невозможно. Но все открытые каналы – в мониторинге.

– Чем ЦУРы отличаются от ситуационных центров, которые уже запускаются в регионах?

– Они отличаются задачами. Задача ситуационных центров – обеспечить поддержку принятия управленческих решений губернаторов в первую очередь при возникновении

разного рода чрезвычайных ситуаций. Это антикризисный штаб, он дает руководству возможность оперативного вмешательства в ситуацию, сводя в одном месте все возможные источники информации. Это командная точка для принятия решений. ЦУРЫ же нацелены на работу с населением, с обращениями граждан. Наша задача – ускорить решение вопросов, с которыми люди обращаются в органы власти. Это прежде всего аналитика.

– По сути, это же такая цифровая вертикаль власти. Ведь все эти жалобы видят не только губернаторы, но и Кремль. Как вообще зародилась идея о ее создании?

– Цифровая вертикаль, на мой взгляд, слишком громкий термин. Но интуитивно вы правы: в какой-то степени это история про некое единое пространство задач. У региональных властей появляется единая понятная система: как вообще работать с такими запросами, как сравнивать эффективность между собой. А мы видим, как это происходит по всей стране. «Инцидент», кстати, не везде работает одинаково. А есть регионы, где он вообще не прижился. Но чем он хорош? Это попытка дать всем в руки плюс-минус одинаковый механизм. После его внедрения мы хоть примерно понимаем уровень запроса в разных регионах. Где-то инцидентов мало, а где-то мы видим десятикратный рост.

– А как все-таки вы вышли именно на эту систему?

– Где-то после президентской кампании 2018 года мы смотрели и тестировали самые разные системы, направленные на изменение рабочих процессов и, соответственно, ментальности чиновников. Это не просто мониторинг, это, по сути, система контроля исполнения. «Инцидент» в навязчивой электронной форме дает чиновнику понять, что его действие и бездействие очевидны. Это видят все люди в системе.

А начальник понимает, что проблемы его подчиненного станут его проблемами, если он их не исправит.

И по цепочке, если ничего не делаешь, то твои косяки становятся косяками руководителя и так далее. Мне кажется, моему руководству понравилась неотвратимость этой модели. Видно и понятно, что человек конкретно сделал, а что не сделал. Об этом узнает его начальник – и так по цепочке вверх до АП.

– Это влияет на оценку губернаторов со стороны Кремля?

– Наше дело – подносить снаряды. «Инцидент» не отвечает за то, какие решения дальше принимаются. Но рискну предположить, что если идет устойчивый рост недовольства со стороны граждан, то власти могут воспринять это как признак того, что происходит что-то не то. Например, в прошлом году пошел рост жалоб на Камчатке и в Еврейской автономной области. Использовалось ли это при принятии кадровых решений (главы Камчатской области и ЕАО покинули посты в 2020 году.– “Ъ”)? Рискну предположить, что как одно из слагаемых суммы факторов – да. Но, как правило, «Инцидент» подтверждает вещи, которые и так видны. В случае этих двух регионов он мог стать одним из тех кирпичиков, на которых было построено решение. Мы регулярно отправляем доклады по «Инциденту» Сергею Владиленовичу Кириенко (первый заместитель главы АП.– “Ъ”).

– Как сейчас у вас сейчас строится взаимодействие с внутривластным блоком АП? Вы им аналитику общую отправляете или они могут все посмотреть?

– Как правило у них есть определенный набор допусков в систему, которая выводится в «Призму» (информационно-аналитический терминал «Медиалогии».– “Ъ”). Ты туда заходишь и можешь, например, посмотреть по каждому региону, какой топ запросов сегодня на этой территории. Все, например, знают, что в условной Самаре всегда были проблемы с дорогами. Но вдруг что-то изменилось? А вдруг на первое место вылезла связь? Ого, значит, что-то реально ухудшилось в этой сфере. Думаю, что для коллег из АП именно это и важно.

– А что будет мешать губернаторам просто имитировать отчетность по этим жалобам?

– В первый год работы «Инцидента» многие регионы думали: нам прислали из Москвы какую-то ерунду, так, давайте просто закрывать все жалобы стандартными ответами. Были регионы, которые закрывали все жалобы в системе прямо в десять минут. Но нам же все видно, и у нас есть методики перепроверки адекватности ответов. Мы можем провести выборочную проверку по подозрительным кейсам, была ли обратная связь с заявителем. Ну и есть модераторы, которые следят за системой, постоянно все смотрят. Бывает, кстати, и по-другому. Когда какому-то губернатору или мэру пытаются насолить и специально генерируют поток злобных жалоб по каким-то проблемам. Это уже высший пилотаж, но такого в целом мало.

– А кто это делает? Политические оппоненты?

– Это кому угодно может прийти в голову. Качнул экологический протест, и говоришь: видите, мол, что происходит в нашем регионе, куда власти смотрят. В этом может быть заинтересован какой-то местный бизнес со своими целями, задачами, интересами. Что мы этому противопоставляем? Системный анализ мониторинга. Если видим, что идет превышение, то устанавливаем особый надзор и контроль. Модераторы «Медиалогии» все эти случаи рассматривают и проверяют, а с точки зрения компьютерного анализа уже наши специалисты смотрят. Не уверен, конечно, что мы отсекаем все 100% махинаций, но в целом манипуляции системой стремятся к минимуму. Но вообще коронавирус изрядно поубавил желающих что-то такое делать. Тем более что «Инцидент» не мониторит политическое недовольство или критику власти, то есть те направления, где традиционно очень много накруток.

– Есть проблемы быстро решаемые, а есть системные, которые не решатся за месяц или даже за год.

– Из 100% того, что ловит «Инцидент», 40–50% – это проблемы, которые могут быть решены в течение недели. Они возникают из-за недоработки местных властей или проблем с логистикой обработки запросов. Оставшиеся 50% делятся примерно пополам. 25% – это философские вопросы типа «Почему меня никто не любит?» в разной степени выраженности, на них ничего и не ответишь. А остальное – это реальные инфраструктурные проблемы, требующие колоссальных затрат.

Например, в Якутии люди постоянно жаловались на отсутствие моста через Лену, но для решения этой проблемы требовался колоссальный проект стоимостью более 20 млрд руб. В итоге после нескольких лет постоянного недовольства в прошлом году президент заявил, что мост будет построен. Были и кейсы, когда «Инцидент» помогал решать, казалось бы, мелкие, но системные проблемы. Например, в Ульяновске тепловая карта сразу показала запрос-лидер – подача холодной воды в летний период. Проблема для региона оказалась давней. За две недели специалисты во главе с профильным министром побывали в каждом районе, совместно с районными комиссиями выявили 670 незаконных врезок в систему водоснабжения. Сейчас больше половины врезок устранено, треть узаконена. По остальным тоже приняты административные решения.

– Введение ЦУРов должно привести к кадровому обновлению чиновников? Есть много регионов, где сидят такие обкомовцы, которые не понимают, как это работает и зачем нужно.

– Помню, у нас был первый семинар в Северо-Кавказском федеральном округе. И это было просто столкновение стихий. Сидят 200 человек с видом: «Это что за чушь?» И наши несчастные ребята думают: «Будут нас убивать или нет?» И нам почти открыто говорят: «Вы придумали какую-то методистскую ерунду, которая нам не нужна. Мы и так знаем, что у нас и как, не мешайте жить». Но потом прошло полтора года, и народ потихонечку втянулся в эту историю.

– А, например, в Санкт-Петербурге как?

– В Питере был вообще забавный прецедент. Там была своя локальная система работы с запросами горожан, но город огромный, и этого явно не хватало. И вот пришел Александр

Беглов (губернатор.– “Б”) и говорит: «А давайте, запускайте!» Имелось в виду не только «Инцидент», но еще и мониторинг соцсетей. Мы ему объясняли, что нужно отвечать на жалобы в соцсетях, нужно все это мониторить и, самое главное, исполнять. Так вот, как только он открыл соцсети, на него вылилась за два дня годовая норма осадков из запросов петербуржцев. По-моему, они до сих пор разбирают все эти указы, но точно работают засучив рукава с тех самых пор. Надо сказать, что он специально выделил на это несколько человек, которые целенаправленно сели все эти проблемы разбирать.

– А что мешает выработать единую концепцию общения губернаторов с избирателями в соцсетях?

– Нам ничего не мешает, кроме того, что все они высшие должностные лица регионов. В целом они нас, конечно, слушают, но вправе сами решать, как поступать на вверенной им территории. Я, кстати, по-человечески считаю неправильной тотальную унификацию подходов, ведь все люди разные.

– Я в этом году был в регионе, и мне новый губернатор говорит, что у него в Instagram уже 100 тыс. подписчиков. А завел он его вскоре после назначения. Налицо же какая-то унификация...

– Каждый вправе выбирать то, что для него наиболее органично.

Однако надо учитывать, что отношение в иностранных соцсетях к российским официальным лицам не лучшее, поэтому я всегда говорю: делайте акцент на российских соцсетях.

Развивайте «ВКонтакте», «Одноклассники».

– Бывает, что надо умерить пыл какого-нибудь губернатора?

– Умерить пыл стоит только в том случае, если губернатор пишет не по делу, «спамит». Если у губернатора весь Instagram наполнен селфи, то, на мой взгляд, это перебор. Но такое бывает нечасто, все же умные люди.

– Последние годы все более заметно, что власти очень волнует все, что происходит онлайн. Например, мы все помним резонансную историю с введением наказания за оскорбление власти, в том числе в интернете. С чего такое беспокойство?

– По одной простой причине: это пространство становится все больше и больше. Растет потребление в интернете, продажи в интернете, растет вообще влияние этой зоны. Ну и появляется все больше разного рода возмущенных категорий граждан, которые что-то хотят поправить, отрегулировать это пространство. Многие же хотят, чтобы в интернете вообще запретили ругаться матом или ругать Россию. Поэтому запрос на введение каких-то правил есть. Тем более растет и влияние интернет-компаний, таких гигантов как Google или Facebook. Я видел разные проекты и варианты регулирования: от суперлиберальных до суперконсервативных, но истина, как обычно, где-то посередине. Важно учитывать, что сейчас человек в телефоне проводит больше времени, чем вне его.

– Ну он же не наносит вообще никому никакого вреда, каким бы словом он кого ни назвал.

– Ну как же. А вы слышали о кибербуллинге? Запросите статистику по школам. А мошенничество в интернете? Даже МВД фиксирует пятикратный рост преступлений в интернет-пространстве в этом году.

– Но не должен ли интернет в политическом плане оставаться абсолютно свободным пространством?

– Абсолютно свободным ничего не может оставаться. Свобода есть осознанная необходимость, как вы знаете.

https://www.kommersant.ru/doc/4519974?from=other_face

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2020.08.10; МАШИНЫ И ВРЕМЯ; СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ОДОБРИЛ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПЛАТНЫХ ДОРОГ

Совет Федерации одобрил закон о регулировании проезда по платным дорогам, а также о правилах формирования тарифов. Как заявил сенаторам **замминистра транспорта Дмитрий Зверев**, речь идет о технологии, которая позволит участникам дорожного движения сэкономить время.

Устанавливается, что въезд транспортных средств на платные автомобильные дороги может происходить как через шлагбаум, так и без него. При этом документ запрещает движение по платным автодорогам и их участкам без оплаты.

Изменения будут способствовать внедрению и развитию безбарьерных систем взимания средств с автомобилистов, полагают разработчики из правительства. Дело в том, что из-за остановок в пунктах оплаты возникают заторы. К тому же, по оценке **минтранса**, строительство и содержание таких пунктов весьма затратно, что компенсируется оператором дороги за счет повышенного тарифа. Поэтому и возникла необходимость в эффективном и простом механизме, который будет предотвращать проезд без оплаты.

Прописывается, что при безбарьерном въезде пользователь вносит плату с помощью электронного средства регистрации (транспондера). Факт проезда конкретного автомобиля по трассе будут фиксировать камеры. Согласно закону, водитель, не оплативший проезд по платной автодороге, будет нести административную ответственность. Законопроект о финансовых санкциях был внесен в Госдуму еще в январе этого года, и сейчас поправки готовятся к рассмотрению в первом чтении.

Власти утверждают методику расчета платы и установят предельную сумму. Для трасс федерального значения это сделает кабмин, для остальных – региональные или местные чиновники. **Дмитрий Зверев** заверил сенаторов, что реализация закона не затянется, так как необходимые нормативные акты кабмином уже подготовлены. После установления правил оператор дороги сможет определить плату за проезд – но он должен будет оставаться в рамках, которые определили власти.

В законе особо отмечается, что владелец платной дороги не вправе оказывать предпочтение одному пользователю трассы перед остальными. И стоимость проезда должна быть равной «для всех пользователей в отношении транспортных средств одной категории».

Закон дает возможность вносить оплату в течение пяти суток после проезда, если у водителя нет необходимого устройства (транспондера) или он заранее не перевел нужную сумму оператору платного участка. Срок оплаты предлагается считать с момента последнего проезда по дороге.

Кроме того, оператор будет обязан информировать автомобилиста о поступлении и списании средств с электронного счета, а также о появлении задолженности, если денег на проезд не хватило.

Сенаторы ожидают, что поправки сделают цивилизованной и прозрачной систему оплаты и организации проезда по таким трассам и приведут к снижению количества машин на бесплатных дорогах.

Сенатор от Амурской области Иван Абрамов выразил надежду, что скоро технология, которая предполагает проезд без шлагбаумов, придет во все регионы России, а не только в центральные. Он также обратился к правительству с пожеланиями по поводу определения методики оплаты проезда. По его словам, нельзя, чтобы первые километры платных трасс стоили в десять раз больше, чем все остальные отрезки, как это, по его словам, произошло на трассе М11.

<https://rg.ru/2020/10/07/sovfed-zapretil-dvizhenie-po-platnym-dorogam-bez-vneseniia-platy-za-proezd.html>

<https://tass.ru/ekonomika/9652565>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКРИПКА; 2020.08.10; ПРОЕЗД МИМО ЦИФРЫ; КТО НЕ ПРИНИМАЕТ БЕЛГОРОДСКУЮ ТРАНСПОРТНУЮ РЕФОРМУ

Модернизация транспортной системы Белгородской агломерации продолжает удивлять жителей областного центра и его пригородов. Приоритет общественного транспорта теперь подчеркивают выделенные полосы на самых оживленных улицах города, безналичная оплата становится удобнее благодаря новым валидаторам, которые пока тестируются, но совсем скоро заработают в полную силу. А ради экономии в пять рублей, которую дает оплата проезда картой, даже ярые противники «пластика» сходили в банк. И все же новшествам активно сопротивляются, причем первые, кто это делает, – водители общественного транспорта.

Антисон и антитабак

Торжество по случаю передачи из **минтранса РФ** 58 новых низкопольных автобусов для белгородских улиц стало поводом еще раз обсудить реформу общественного транспорта в городе и окрестностях. Полная замена старой маршрутной сети на новую, которая позволит бесплатно пересеживаться из одного автобуса в другой, еще раз поощрит безналичную оплату проезда и усилит прозрачность работы автобусов и троллейбусов на маршрутах.

Заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов, передавая символический сертификат на десятки новых ЛиАЗов, отметил, что Белгород стал одним из первых городов, которые в федеральном центре решили поддержать в приобретении автобусов по программе лизинга. Все дело в том, что в регионе и городе уже многое сделано для удобства пассажиров. Однако эти 58 машин не предел: следующая поставка позволит увеличить число автобусов до 65, пока же городские власти и руководство оператора пассажирских перевозок в Белгородской агломерации решили вывести свежие ЛиАЗы на самые оживленные маршруты.

Примечательно, что внешне новые автобусы, если не присматриваться к деталям окраски, ничем не отличаются от тех, что уже курсируют по белгородским улицам. Однако главное отличие новых машин – в тотальном контроле за ходом поездки и поведением водителя. Интеллектуальная система «Антисон» представляет собой камеру, которая подмечает особенности состояния водителя.

– Камера отреагирует не только на то, как часто водитель начнет моргать, когда устанет, – пояснил замгенерального директора ЕТК Алексей Тихонов, – но еще и в том случае, если он закурит во время движения по маршруту или начнет разговаривать по мобильному телефону. На панели перед водителем предусмотрен небольшой экран, и на нем отобразится запрет на то же курение. Информация обо всех нарушениях поступает в компанию-перевозчик, а уже там будут принимать меры.

Стоимость каждой системы с «умной» камерой – около 50 тысяч рублей: разработка исключительно российская, однако пока в наличии этих продуктов не так много. Поэтому в Белгороде оснащать системой «Антисон» автобусы будут постепенно – до конца будущего года намерены оборудовать ими весь подвижной состав. Наверное, это будет последнее, что можно сделать для контроля за общественным транспортом, ведь вся сеть уже просматривается благодаря навигационным системам.

Скорость и комфорт

Впрочем, каждый программный продукт ведет за собой внедрение других инноваций. Так, первый замглавы региона Денис Буцаев отметил, что главная цель всех перемен – сделать общественный транспорт более быстрым, доступным и комфортным.

– Мы подходим к этому вопросу комплексно, – пояснил Денис Буцаев. – Есть успехи, но есть и проблемы, и ними мы будем разбираться. Наша задача – улучшить ситуацию с движением общественного транспорта так, чтобы изменения не сильно повлияли и на движение личных автомобилей.

Первый вице-губернатор предложил рассмотреть возможность внедрения системы интеллектуального расписания: чтобы автобусы в час пик не ехали переполненными, на маршруте их должно быть несколько с минимальным интервалом. В другое время, когда транспорт не так востребован, расписание может и не корректироваться.

Глава Единой транспортной компании Александр Васильченко отметил, что все интеллектуальные новшества в организации рабочего процесса позволили увеличить выручку и сделать перевозки прозрачнее не только в городской черте, но и за ее пределами. Так, по его словам, безналичная оплата – а по данным ЕТК, лишь 14 процентов белгородцев пользуется наличными деньгами в транспорте – помогла проследить за потоком пассажиров, сделать выводы о востребованности маршрутов и скорректировать прежнюю маршрутную сеть.

Тихий протест

Совсем скоро прежние принципы движения и маршруты останутся в прошлом: волонтеры с планшетами в руках уже дежурят на остановках и в автобусах. Пока они просто проверяют, как работают новые валидаторы. Узнать, сколько зайцев в маршрутке, можно, просто приложив карту к планшету контролера. Эксперты уже отметили, что с введением безналичной оплаты каждый автобус зарабатывает гораздо больше, чем до этого. С чем связан такой рост выручки, догадаться несложно: с банальным воровством водителей в прежние времена. Но прекратилось ли оно?

Ответом на такой вопрос сразу после совещания с **замминистра** послужила ситуация на маршруте, следующем в поселок Разумное. Несколько десятков человек в салоне автобуса, включая собкора «РГ», до самого поселка ехали зайцами. Типичная ситуация: в начале маршрута и после водитель отказывается принимать оплату на входе, нарушая новые правила и мотивируя это заботой о благополучии собственного работодателя.

– Вы мне сейчас скажете, что до кольца едете, а сами до самого аквапарка прокатитесь, – говорит он. – А за городской чертой за каждый километр – два рубля с лишним! Но меня не проведешь, будете на выходе платить, чтобы без обмана.

Сколько пассажиров лукавят и экономят по 2,5 рубля на километре, сказать сложно. Только вот на линии теперь процесс контролируют муниципальные чиновники. Они заходят в салон, просят предъявить билеты. А их попросту нет ни у кого!

– Мы не штрафует пассажиров за безбилетный проезд, – признался один из них. – Но, как только заработает новая маршрутная сеть, будем. Пока просто останавливаем автобус и заставляем водителя всех обилетить. О том, что здесь водители так себя ведут, мы знаем, потому и стали проверять. Вот посмотрите наши бумаги: в одном автобусе всего три человека без билета, в другом – по несколько десятков зайцев! И так через одного. Вы только представьте, сколько денег может пройти мимо кассы!

– Да как же они пройдут, если люди картами платят? – спрашиваю. – Мы же перечисляем за проезд через банк перевозчику, и какая разница – в начале поездки или в конце.

– Примерно процентов двадцать все еще пользуются деньгами, – ответил мой собеседник.

– И разница, при входе платить или при выходе, существенная. Представьте, нет у вас карты. Вы едете без билета всю дорогу, на выходе кладете наличные на полочку – и что? Ждете чек? Нет! Вы выходите и забываете о самой поездке. Он может даже не пробивать вам билет, а ваши деньги идут куда угодно.

Начальник департамента цифрового развития региона Евгений Мирошников подчеркивает: совсем скоро водители будут полностью исключены из процесса оплаты. Даже в пригороде. Чиновники введут систему «вход – выход», и как раз на маршрутах, которые простираются за пределы городской черты, это должно сработать. На входе пассажир, приложив карту к валидатору, заплатит 20 рублей за поездку по городу, на выходе – дополнительную сумму за те самые километры, о которых так переживают водители в пригороде. Однако эта система – для карт, а как она будет работать с наличными, белгородцы узнают совсем скоро.

<https://rg.ru/2020/10/07/reg-cfo/pochemu-belgorodskie-voditeli-protiv-transportnoj-reformy.html>

РБК; АЛИНА ФАДЕЕВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.07.10; БЕНЗИН ПОТЕЧЕТ ПО ПУТЯМ СО СКИДКОЙ; ВЛАСТИ ОБСУДЯТ СКИДКИ НА ПОСТАВКИ БЕНЗИНА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Минэнерго направило в правительство предложение по субсидиям РЖД на 13 млрд в год при поставке топлива на дальневосточные АЗС. Эту скидку ведомство хочет финансировать за счет нефтяников и средств ФНБ, но к идее есть замечания

Минэнерго доработало проект постановления о субсидировании железнодорожных перевозок топлива на Дальний Восток и внесло документ в правительство, рассказал РБК источник, близкий к правительству. Это подтвердили в аппарате **вице-премьера** Юрия Борисова, который курирует в правительстве топливно-энергетический комплекс. Он поручил разработать такой механизм субсидий еще в феврале 2020 года. По документу есть ряд замечаний, сейчас готовится согласительное совещание, добавили в аппарате **вице-премьера**.

Субсидия должна избавить от убытков независимые сети АЗС на Дальнем Востоке (принадлежат компаниям, не входящим в крупные нефтегазовые холдинги, такие как «Роснефть» и «Газпром нефть»): пока они останавливают продажи топлива или частично заменяют его на дешевые суррогаты (данные Росстандарта). Это снижает доходы бюджета от акцизов на бензин и дизель (суммарные поступления по стране почти 300 млрд руб. за 2019 год).

Правительство уже несколько лет пытается решить «дальневосточную проблему» на топливном рынке. Она заключается в том, что бензин и дизельное топливо на АЗС региона (кроме Камчатки и Чукотки) стоят столько же или даже дешевле, чем в Москве и европейской части России, но цены для самих заправок на оптовом рынке намного выше, говорит глава Российского топливного союза Евгений Аркуша.

На Дальнем Востоке сложился дефицит топлива, так что его приходится завозить из других регионов, объяснял главный исполнительный директор «Роснефти» Игорь Сечин на встрече с президентом **Владимиром Путиным** в августе. Владельцам АЗС приходится платить и за топливо в опте, и за перевозку (как правило, из Сибири). В результате у московских заправок разница между ценой покупки топлива с нефтебаз и ценой продажи водителю – от 7 руб. за литр, а у дальневосточных – 2,5–3,5 руб. за литр, говорит аналитик ценового агентства Reuters Максим Назаров. А операционные затраты средней АЗС в России – 5–7 руб. за литр, добавляет он. В такой ситуации у дальневосточных АЗС немного вариантов: работать в убыток либо закрыться или продавать суррогат, констатирует Аркуша.

Минэнерго предложило выделить субсидию РЖД, чтобы она смогла предоставить скидку в 4 тыс. руб. на тонну при перевозке бензина (АИ-92, АИ-95 и АИ-98) и дизеля класса Евро-5 на Дальний Восток из других регионов России (самый дальний – Самарская область). Если стоимость перевозки ниже скидки, тариф обнуляется. Конечная оптовая цена топлива должна снизиться для покупателей на Дальнем Востоке – владельцев АЗС или трейдеров – на размер скидки. Эту субсидию Минэнерго оценивает в 13 млрд руб. в 2020 году, говорится в проекте постановления правительства. РБК направил запрос в **пресс-службу РЖД**.

Субсидия позволит снизить оптовые цены на бензин и дизель для АЗС на 2,9 руб. и 3,4 руб. за литр, подсчитал Назаров. В этом случае, например, разница для АЗС при покупке топлива у Ангарской нефтехимической компании (входит в «Роснефть») и продаже на заправках в Хабаровском крае может вырасти почти в два раза, до 5,9 руб., за литр бензина АИ-92 и почти в три раза, до 5 руб., за литр дизтоплива.

У Минэкономразвития есть замечания к документу: нет гарантии, что субсидия отразится на цене топлива, кроме того, компании смогут дешево поставлять топливо на экспорт, говорит источник, близкий к этому министерству. Ведомство отказалось от комментариев. Скидку точно получают покупатели: они отдельно платят нефтяникам за топливо и отдельно РЖД – за перевозку, не согласен Аркуша. Попытки каким-то образом задрать цены, несмотря на субсидируемый тариф, будут сразу видны, их должна жестко пресекать Федеральная антимонопольная служба (ФАС), говорит источник, близкий к правительству. По его словам, второе опасение Минэкономразвития (в части поставок за рубеж) также беспочвенно: в проекте постановления прямо указано, что скидка дается только на те продукты, с которых уплачен акциз, то есть они поставляются на внутренний рынок. «Везти на экспорт со скидкой, заплатив акциз, конечно, можно, но себе в убыток», – заключает он.

Скидки на перевозки топлива позволят стабилизировать обеспечение им регионов Дальневосточного федерального округа и сдержат рост цен на моторное топливо для потребителей, сказал РБК начальник управления регулирования топливно-энергетического комплекса и химической промышленности ФАС Армен Ханян (его слова передал представитель). **Минтранс не возражает против такого предложения в случае выделения соответствующих субсидий РЖД, сказал представитель ведомства.**

Где взять деньги

Минэнерго предлагает компенсировать половину выпадающих доходов бюджета на субсидию РЖД за счет самих нефтяников, половину – за счет ФНБ, говорит источник, близкий к правительству, и собеседник, близкий к одному из участников рынка.

Механизм привлечения средств нефтяников уже готов. Еще в прошлом году правительство придумало так называемый дальневосточный демпфер (субсидию), чтобы помочь независимым АЗС. Предполагалось, что НПЗ, поставщики топлива на Дальний Восток, получают из бюджета 2 тыс. руб. на тонну, и на эту сумму снизят оптовые цены для региональных заправок. Одновременно Минфин повысил налоги на добычу (НДПИ), чтобы компенсировать выпадающие доходы бюджета. Но схема не сработала. Нефтяники действительно «скинулись» на дальневосточный демпфер, но получить субсидии смогли только Комсомольский НПЗ «Роснефти» и Хабаровский НПЗ «Нефтегазхолдинга», принадлежащий экс-главе «Роснефти» Эдуарду Худайнатову, говорят два собеседника РБК. Оказалось, что демпфер могут получить только те заводы, которые реализуют топливо непосредственно на Дальнем Востоке, а на практике НПЗ из Сибири продают товар дальневосточным покупателям в своем регионе и схему продаж поменять не могут, объясняют они. В итоге нефтяники заплатили 6 млрд руб. НДПИ, но из бюджета смогли получить только 3 млрд руб., говорит один из собеседников. РБК направил запросы представителям «Роснефти», Хабаровского НПЗ и в **пресс-службу «Газпром нефти»** (владеет Омским НПЗ, с которого везут топливо на Дальний Восток).

Деньги от повышения НДПИ Минэнерго и предлагает направить РЖД на предоставление скидок: в дальнейшем неработающий дальневосточный демпфер нужно отменить, а «нашлепку» к НДПИ в 2 тыс. руб. на тонну оставить – это и будет половина скидки на перевозку топлива, говорят источники РБК.

Но Минфин выступает против субсидии для РЖД, в бюджете на следующие три года эти деньги не заложены, говорит один из собеседников РБК. На фоне кризиса из-за коронавируса министерство недавно добилось повышения налогов для нефтяников почти на 300 млрд руб. в год, а для металлургов и производителей удобрений – на 56 млрд руб., но затем частично пересмотрело эти инициативы. Представитель Минфина отказался комментировать возможность субсидии для РЖД.

<https://www.rbc.ru/business/07/10/2020/5f7b26509a7947f609ad9f9a>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.08.10; ТАРИФЫ РАЗВОДЯТ ПО РАЗНЫМ УГЛЯМ; ОАО РЖД ПРЕДЛАГАЕТ НЕ РЕГУЛИРОВАТЬ ЦЕНЫ ЭКСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

ОАО РЖД предложило дерегулировать тарифы на экспортную перевозку энергетического угля, поставив ее стоимость в зависимость от мировых цен. Внутри страны регулирование предлагается сохранить. **В Минтрансе и ФАС готовы обсуждать идею. В министерстве полагают, что так снизится тарифная нагрузка на российских потребителей угля, а ОАО РЖД получит большую маркетинговую свободу. В ФАС же считают нужным учитывать экологичность маршрута погрузки.** Аналитики называют такой вариант при правильной реализации лучшим для отрасли, чем прямой рост тарифов, поскольку он меньше ударит по угольщикам в периоды низких цен на сырье.

ОАО РЖД собирается предложить правительству дерегулировать тариф на железнодорожную перевозку энергетического угля на экспорт. «Есть регулирование тарифов на газ внутри страны, но при этом дерегулирован экспорт, – сообщил замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило. – Можно было бы по энергетическому углю сделать точно так же». По его словам, в таком случае при хорошей конъюнктуре экспортных рынков тариф будет выше и ОАО РЖД сможет поучаствовать в прибыли, а при плохой он будет снижаться. Он добавил, что это предложение еще будет обсуждаться и с угольщиками, и с правительством.

ОАО РЖД и ранее заявляло об убыточности дальних перевозок угля (см. “Ъ” от 4 августа) и предлагало серию мер по повышению их рентабельности для монополии. В их числе – сближение тарифов на перевозки энергетического и коксующегося угля, а также сокращение объемов перевозки угля на восток, чтобы пропустить туда более дорогие грузы (см. “Ъ” от 18 сентября).

Законодательство предусматривает возможность отмены ценового регулирования в отдельных сегментах рынка, а также закрепления гарантированных объемов перевозок грузов по льготным тарифам, говорит замглавы ФАС Александр Редько. «При поступлении тарифной заявки от ОАО РЖД вопрос будет проработан – с учетом позиции ФАС по сохранению льгот и стимулированию грузопотоков только в направлении современных экологически чистых портов», – говорит он. Как писал “Ъ”, ФАС предложила предоставлять скидки к тарифу на перевозку угля только в направлении тех портов, которые отвечают экологическим требованиям (см. “Ъ” от 23 и 29 сентября).

По информации “Ъ”, вице-премьер Виктория Абрамченко поручила Минтрансу, ФАС и другим ведомствам до 23 октября представить согласованные предложения по мерам стимулирования перевозок угля в морские порты, использующие современные технологии перевалки угля.

В Минтрансе “Ъ” сообщили, что предложения о дерегулировании экспортных тарифов на уголь пока не поступали, в случае поступления министерство готово рассмотреть этот подход. «Он позволит сохранить более низкий уровень тарифной нагрузки на российских потребителей угля, – говорят в министерстве. – Также это позволит ОАО РЖД более эффективно применять маркетинговые подходы в тарифообразовании при экспортных поставках угля с учетом ценовой конъюнктуры внешних рынков». Но в министерстве отмечают, что эту работу «необходимо проводить взвешенно, с минимизацией рисков для всех субъектов рынка железнодорожных перевозок». В угольных компаниях от комментариев отказались, в основном ссылаясь на скудость деталей. В Минэнерго не ответили “Ъ”. Источник в отрасли говорит, что дерегулирование можно вводить тогда, когда есть альтернативный транспорт или альтернативное направление поставок, а сейчас при поставках в восточном направлении альтернативы нет, а провозной способности не хватает.

Если бы монополия ввела мощности БАМа в срок, не было бы никакой нужды в повышении тарифов: выручку дал бы объем перевозок, уверен собеседник “Ъ”.

Максим Худалов из АКРА говорит, что такой подход к формированию тарифов на перевозку угля принят в США, а в России его введение ранее обсуждалось, однако угольным компаниям эта идея не понравилась. Он предполагает, что ОАО РЖД, предлагая такое решение, хочет сыграть на ожидаемом из-за прихода Ла-Ниньи в Австралию росте цен на энергетический уголь в ноябре–январе до \$80–90 за тонну. При этом господин Худалов считает такой вариант более щадящим для отрасли, чем прямое повышение тарифов на перевозку энергетического угля, потому что при низких ценах он ее не убивает. Также, отмечает он, в период высоких цен быстро появляются новые объекты угледобычи, которые впоследствии оказываются не нужны, и при таком подходе к формированию тарифов ОАО РЖД будет сдерживать излишнюю инвестиционную активность угольщиков. Вопрос лишь в том, говорит эксперт, насколько правильно и на основании каких индексов будут сформированы новые тарифы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4521359>

<https://www.rbc.ru/business/07/10/2020/5f7ddb469a7947a5f3a3637a>

ГУДОК; АЛЕКСАНДР ЗУБОВ; 2020.08.10; ПОЛИГОН НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ; МОДЕРНИЗАЦИЯ БАМА И ТРАНССИБА ПРЕДПОЛАГАЕТ ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ ВО ВСЕМ

Восточный полигон может стать для компании местом массового внедрения передовых технологий организации перевозочного процесса, новых материалов верхнего строения пути, новых подходов к его ремонту и содержанию. При этом большая модернизация идет и планируется с минимальным ущербом для природы.

Развитие БАМа и Транссиба разделено на два этапа. ОАО «РЖД» с 2013 года ведет активную модернизацию инфраструктуры Восточного полигона с целью ликвидации узких мест, ограничивающих движение поездопотока. Результат заметен уже сейчас: по итогам минувшего года с месторождений угля и руды в направлении портов Дальнего Востока перевезено более 114 млн тонн экспортных грузов, что почти в два раза больше, чем в 2012 году (58 млн тонн).

Как сообщил заместитель начальника Департамента капитального строительства ОАО «РЖД» Вадим Ильинов, только в прошлом году на полигоне ввели в эксплуатацию более 194 км станционных путей, 280 км дополнительных главных путей, 60 объектов тягового электроснабжения, 16 объектов локомотивного хозяйства, реконструировали 93 км контактной сети. В 2020 и 2021 годах планируется завершить работы еще на 238 строительных объектах и выполнить задачу первого этапа, увеличив провозную способность полигона до 144 млн тонн грузов в год.

Уже в этом году строители приступили к проектированию объектов второго этапа модернизации, целью которого является увеличение в 2024 году пропускной способности БАМа и Транссиба до 182 млн тонн. Идут инженерные изыскания, разрабатываются основные проектные решения, готовится передача документации на утверждение в Главгосэкспертизу.

В Департаменте капитального строительства подчеркивают, что все существующее и перспективное строительство проходит в условиях соблюдения природоохранного законодательства и предполагает ряд мер компенсации экологического ущерба. В частности, сегодня идут строительно-монтажные работы на 18 объектах, находящихся в границах Байкальской экологической зоны. По каждому из них пройдена государственная экологическая и техническая экспертиза, составлен перечень основных реализуемых природоохранных мероприятий.

«Вместе с тем с целью выполнения поручения **президента РФ** о разработке дополнительных мер, направленных на охрану окружающей среды, между ОАО «РЖД» и правительствами Бурятии и Иркутской области подписаны меморандумы – планы

дополнительных мер, направленных на защиту экологии Байкала», – говорит Вадим Ильинов.

План состоит из шести разделов и 44 мероприятий. Он предусматривает в числе прочего оснащение объектов строительства системами видеонаблюдения, позволяющими в онлайн-режиме следить за происходящим на стройке всем желающим, включая эооактивистов. Все строительные площадки будут обеспечены автономными локальными очистными сооружениями замкнутого типа, на них будут установлены контейнеры для раздельного сбора отходов – стекла, пластика и бумаги.

Принятый минувшим летом федеральный закон № 254 «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях **модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» позволил сократить общее время реализации проектов на шесть – восемь месяцев, но не снизил объемы природоохранных мероприятий, требуемых к исполнению при производстве строительного-монтажных работ.

«В соответствии с действующими нормативными документами, в проектной документации разрабатываются разделы охраны окружающей среды, оценки воздействия на окружающую среду. Они в составе проектной документации передаются на Главгосэкспертизу, мероприятия по ним закладываются в сметную стоимость строительства и будут, безусловно, выполнены в полном объеме», – утверждает заместитель начальника Департамента капитального строительства ОАО «РЖД» Вадим Ильинов.

Строительство инфраструктуры – только часть большого дела. Важно, чтобы уложенный путь был надежен в эксплуатации и требовал как можно меньше времени и средств на содержание и ремонт. Путьейцы, разработчики и производители все последние годы работают над усовершенствованием конструкции верхнего строения пути. К нынешнему году гарантийный срок службы новых рельсов, скреплений и шпал увеличен до 700 млн тонн пропущенного тоннажа (еще в 2016 году этот показатель не превышал 450 млн тонн).

Директор проектно-конструкторского бюро по инфраструктуре (ПКБИ) Андрей Лисицин отмечает, что Забайкальская и Восточно-Сибирская дороги находятся в резко континентальном климате с годовой амплитудой температур более 110°C. Это сложнейшие условия для эксплуатации бесстыкового пути, требующие принятия дополнительных мер по обеспечению его устойчивости. И работа ведется. В частности, разработчиками и производителями созданы рельсы повышенной надежности и износостойкости ДТ400ИК для использования в кривых малого радиуса. Сейчас они проходят испытания в условиях Забайкальской и Восточно-Сибирской дороги.

В компании ЕВРАЗ заявляют о постановке в производство предназначенных для особо грузонапряженных участков рельсов Р75ДТ350. (Восточный полигон в целом является особо грузонапряженным: на отдельных его участках грузонапряженность приближается к 200 млн тонн брутто пропущенного тоннажа в год.) На круглом столе отмечалось, что у путейцев существуют сомнения по поводу эксплуатационных характеристик Р75 (ширина верхней, проезжей части). Они полагают, что рельс Р75 может не очень хорошо влиять на устойчивость бесстыкового пути к выбросу, особенно при сильных температурных воздействиях, требуя для обеспечения надежности применения усиленных шпал и увеличения балластного слоя. На это производитель сообщил о разработке и подготовке к началу производства в 2022 году рельса Р70ДТ370, способного выдержать 2,5 млрд тонн пропущенного тоннажа и лишённого недостатков Р75.

О готовности производить шпалы с назначенным ресурсом в 2,5 млрд тонн пропущенного тоннажа заявили в АО «БЭТ».

Главный инженер управления пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры Дмитрий Бурков сообщил о возможности применения на Восточном полигоне

подшпальных прокладок, позволяющих в шесть раз увеличить площадь контакта шпалы с балластом, увеличив тем самым ресурс подшпального основания балластного слоя и сократив расходы на выправочные работы, связанные с ликвидацией расстройств геометрии рельсовой колеи в результате проседания балласта. Опытная эксплуатация пути с подшпальными прокладками идет на участке Горьковской дороги с грузонапряженностью 98,5 млн тонн. Участок уже пропустил 90 млн тонн, и в ПКБИ отмечают значительное снижение накопления остаточных деформаций и расстройств пути.

Одно из важнейших направлений увеличения общего ресурса пути – внедрение стрелочных переводов новых марок. По мнению Дмитрия Буркова, удачным и много – обещающим оказался проект 8365, выполненный Муромским стрелочным заводом. Его ресурс сейчас вдвое превышает ресурс популярных переводов проекта 2750.

Перспективные технологии усиления подшпального основания (балласта) предложило ООО «ГИПССТОУН». По заверениям директора предприятия по инновациям и развитию Сергея Реброва, добавляемые в балласт стабилизаторы ПГСЖ-1 и ПГСП-3 значительно усиливают монолитность и упругость подшпального основания, снижая число расстройств верхнего строения пути.

Свои решения для Восточного полигона представил холдинг «Синара – Транспортные Машины». Говоря о новых возможностях тягового подвижного состава, участники круглого стола обратили внимание на то, что мощный локомотив, способный вести за собой в перевальный подъем поезд весом 7100 тонн без подталкивания, может оказаться не нужным, так как в этом случае нагрузки могут быть запредельными для межвагонной автосцепки и состав просто «порвется». То есть без подталкивания на таких участках все же не обойтись. Кроме того, тяжелый локомотив дополнительно травмирует путь, особенно в кривых и на перевальных участках.

По мнению вице-президента Объединения производителей железнодорожной техники Сергея Палкина, в тяжело – весном движении в будущем лучше всего применять распределенную тягу.

«То есть нам не нужны мощные машины, которые могут тащить 10, 12 и 30 тыс. тонн. Нам нужно много маленьких, радиоуправляемых из одного места локомотивов, которые бы аккуратно вели этот поезд в режиме тяги и подталкивания по всем кривым и не расстраивали путь».

О том, как организовать движение на Восточном полигоне с применением новейших технологий интервального регулирования, подробно рассказал первый заместитель генерального директора АО «НИИАС» Ефим Розенберг.

По итогам дискуссии можно сделать вывод о том, что РЖД планируют не просто нарастить мощности полигона, но и превратить входящие в его состав дороги в оснащенные самыми современными технологиями магистрали.

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, МИХАИЛ СИДОРОВ; 2020.08.10; ТОРГИ АКЦИЯМИ «СОВКОМФЛОТА» НА МОСБИРЖЕ НАЧАЛИСЬ С ПАДЕНИЯ; БУМАГИ КОМПАНИИ В ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ТОРГОВ ПОТЕРЯЛИ ОКОЛО 5% СТОИМОСТИ

7 октября на Московской бирже начались торги акциями одной из крупнейших танкерных компаний в мире – «Совкомфлота». Начало оказалось не особо удачным, в первые часы акции упали на 12,8% от цены первичного размещения: со 105 до 91,56 руб. К концу дня котировки поднялись почти до 100 руб., все еще оставаясь на 5% ниже цены IPO.

Несмотря на это, эксперты оценивают IPO «Совкомфлота» как относительно успешное, учитывая общую конъюнктуру рынка и настороженное отношение глобальных инвесторов к российским активам. «Это первое за долгие годы размещение в секторе и одно из немногих размещений в России в последнее время. При этом объем размещения

достаточно большой, из-за чего, возможно, подписка и прошла по нижней границе ценового диапазона», – считает старший аналитик ФК «Уралсиб» Константин Белов. Вчерашнее падение цен он связывает со слабой динамикой рынка в целом. Впрочем, все последние российские IPO отметились аналогичной динамикой. Так, при цене первичного размещения бумаг «Детского мира» в 2017 г. на уровне 85 руб. за акцию в первый месяц котировки опускались до 75 руб., а сейчас бумага торгуется на уровне 100 руб.

Аналитик «Атона» Михаил Ганелин считает, что снижение цены на первых торгах связано со спекулятивным настроением розничных инвесторов, на долю которых пришлось около 15% спроса. «Розничные инвесторы купили акций «Совкомфлота» примерно на 6 млрд руб., что стало рекордной суммой в истории российских публичных размещений», – отмечал председатель наблюдательного совета Московской биржи Олег Вьюгин. Как объяснил «Ведомостям» управляющий директор рейтинговой службы Национального рейтингового агентства Сергей Гришунин, высокий спрос со стороны населения объясняется стремлением переложить накопления в ценные бумаги надежных компаний. «По мере снижения депозитных ставок частные лица будут стараться переложить свои накопления из низкодоходных депозитов в ценные бумаги надежных компаний», – говорит Гришунин.

Но, похоже, этот интерес на первых порах обернулся против «Совкомфлота». «Так как в акциях много физических лиц, может быть, кто-то решил быстро начать продавать сразу с открытия, спекулятивно, – объясняет Ганелин. – Но в дальнейшем ситуация выровнялась, потому что возможность купить бумаги на 10% ниже рынка неплохой стимул. Кроме того, у нас давно не было нормальных размещений». Действительно, IPO «Совкомфлота» – первое на Мосбирже в нынешнем году из около трех десятков, которые планировались еще в начале года, но были отложены из-за коронакризиса. Также это первое IPO компании не из IT-сектора с 2017 г., когда на биржу вышли «Детский мир», «Обувь России» и Globaltruck.

«Сделка стала крупнейшим IPO в данной отрасли с 2014 г. и первым IPO российской компании с государственным участием с 2013 г. (тогда на биржу вышла «Алроса）」, – отмечает соруководитель управления рынков акционерного капитала «ВТБ капитала» Борис Квасов. Компания оценена в \$2,7 млрд, в результате чего «Совкомфлот» вошел в пятерку крупнейших по стоимости бизнеса компаний, занимающихся морской транспортировкой энергоносителей. Квасов особо отметил, что, несмотря на пандемию COVID-19 и сложные геополитические события, сделка привлекла качественный спрос, большую часть которого составили долгосрочные инвесторы.

До проведения размещения некоторые аналитики сомневались в интересе к акциям «Совкомфлота» со стороны иностранных инвесторов. «IPO рассчитано на внутренний рынок в первую очередь, так как иностранные инвесторы вряд ли заинтересуются в моменте бумагами компании из-за ослабления рубля, второй волны коронавируса и угрозы санкций со стороны США и ЕС», – говорил ранее «Ведомостям» Гришунин. Однако на самом деле спрос распределился примерно поровну между российскими и иностранными инвесторами. Среди иностранных инвесторов преобладали инвестиционные фонды из Великобритании, говорит Квасов. Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) совместно с партнерами – суверенными фондами Ближнего Востока и Азии выступили якорными инвесторами в ходе размещения, сообщили в фонде, однако приобретенная ими доля не раскрывается.

Министр финансов Антон Силуанов, комментируя приватизацию «Совкомфлота», подчеркнул, что государство сохранило контрольный пакет, а компания получила доступ еще к одному источнику финансовых средств для дальнейшего развития. «Их предполагается направить не в бюджет, а на финансирование инвестиционной программы компании, предусматривающей строительство флота на отечественных верфях для

крупных газовых проектов. Эта сделка – один из элементов нашей работы по снижению доли государственного участия в уставных капиталах госкомпаний», – отметил Силуанов. «Приватизация «Совкомфлота» позволит компании активно расширять присутствие в ключевых сегментах морских энергетических перевозок, сейсмической разведки, эффективнее обслуживать существующие российские и международные энергетические проекты, а также участвовать в разработке новых маршрутов, в том числе через Северный морской путь и Арктическую зону РФ, – сообщил глава РФПИ Кирилл Дмитриев. – Все это окажет позитивный эффект на развитие российской судостроительной отрасли, так как «Совкомфлот» является одним из крупнейших заказчиков гражданского судостроения в РФ».

Главными направлениями бизнеса «Совкомфлота» являются морская транспортировка нефтепродуктов и обслуживание шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Это крупнейшая российская судоходная компания, ее собственный и зафрахтованный флот насчитывает 146 судов общим дедвейтом 12,6 млн т. Среди клиентов компании – «Газпром», «Сахалин энерджи», «Лукойл», Exxon и «Эксон нефтегаз», Trafigura, Royal Dutch Shell, Vitol, «Новатэк» и Total. За 2019 г. «Совкомфлот» получил чистую прибыль по МСФО в размере \$225,4 млн против убытка в \$45,6 млн в 2018 г. Соотношение чистого долга к скорректированной EBITDA составляет 2,7.

<https://www.vedomosti.ru/finance/articles/2020/10/07/842487-torgi-aktsiyami>

ИЗВЕСТИЯ; РОЗА АЛМАКУНОВА, ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.08.10; ИГРА В ОТКРЫТУЮ: СКОЛЬКО МОГУТ ЗАРАБОТАТЬ ПОКУПАТЕЛИ БУМАГ «СОВКОМФЛОТА»; ПРИБЫЛЬ ИНВЕСТОРОВ В ДОЛГОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ СОСТАВИТ ВЫШЕ 15%

Акции «Совкомфлота», несмотря на пессимистичное начало торгов и падение почти на 13%, привлекательны для покупки в долгосрочной перспективе, отмечают опрошенные «Известиями» аналитики. Также они хороши в качестве «защитных» от ослабления рубля, так как вся выручка привязана к валюте. В целом инвестор может рассчитывать на потенциальную доходность выше 15%. 7 октября на Московской бирже начались торги акциями ПАО «Совкомфлот». Продажа компании готовилась несколько лет, в ближайшем будущем новых IPO госкомпаний не предвидится, считают эксперты.

На долгосрочную перспективу

Первичное размещение акций госпредприятия проходило с 28 сентября по 6 октября 2020 года. В рамках IPO выставлено 17,2% акций по цене 105 рублей за штуку. Компания привлекла почти 43 млрд рублей, или \$550 млн, говорится в заявлении на сайте «Совкомфлота».

После открытия торгов акции «Совкомфлота» потеряли 12,8%, опустившись до 91,5 рубля. На 15:00 их стоимость оставалась на уровне 100 рублей за штуку. Опрошенные «Известиями» аналитики оптимистично смотрят на проведенный листинг. По их оценкам, несмотря на пессимистичное начало торгов, акции компании привлекательны в долгосрочной перспективе. Также они могут стать «защитными» от ослабления рубля, так как вся выручка привязана к валюте.

Капитализация в сотни миллиардов долларов при отсутствии реальных доходов и отрицательном денежном потоке может стать симптомом всеобщего финансового кризиса У эмитента сильные позиции в отрасли, солидный портфель заказов и выгодный для акционеров подход к начислению дивидендов, подчеркнула аналитик ГК «Финам» Наталия Пырьева. Компания имеет все предпосылки для роста финансовых показателей, считает эксперт. На долгосрочном горизонте ожидания от ее бизнеса умеренно положительные, рост акций выше цены IPO весьма вероятен, согласился и начальник управления информационно-аналитического контента «БКС Мир инвестиций» Василий Карпунин. Текущая дивидендная доходность бумаг уже находится на интересных

уровнях, при этом стоит рассчитывать на улучшение общей конъюнктуры цен на перевозку нефти и газа, считает главный инвестиционный стратег «Открытие Брокер» Константин Бушуев. Он добавил: локально справедливый уровень цен за одну акцию – 117 рублей.

– Инвесторы могут неплохо заработать. По нашим расчетам, целевая цена на 12 месяцев – \$1,71, или 134 рубля по текущему курсу, а ее потенциальная доходность может составить от 15 до 28%. С учетом дивидендов и вовсе 21–35%, – рассказывает Наталия Пырьева.

Это IPO стало первой крупной приватизационной сделкой с декабря 2016 года, когда состоялась продажа 19,5% акций «Роснефти», принадлежавших «Роснефтегазу». В качестве покупателей тогда выступили швейцарский трейдер Glencore и инвестиционный фонд Qatar Investment Authority, а сумма сделки составила €10,2 млрд, или 692 млрд рублей.

За несколько месяцев до этого, в июле 2016 года, прошло вторичное размещение акций (SPO) «Алросы» на Московской бирже. Росимущество продало 10,9% акций на 52,2 млрд рублей. При этом ранее, в 2013 году, госкомпания провела IPO, продав 16% акций на \$1,3 млрд.

Выхода на IPO частных компаний не было с 2017 года после размещения бумаг Globaltruck. По словам директора по корпоративным и суверенным рейтингам агентства «Эксперт РА» Игоря Смирнова, вообще мало российских компаний выбирают выход на биржу отечественную или зарубежную. Причина в том, что спрос на публичный рынок капитала небольшой. В российских реалиях находить общий язык партнерам с большими пакетами через ставшие стандартными механизмы корпоративного управления проще, чем с миноритариями, резюмировал он.

Отсутствие большого числа IPO частного бизнеса на Мосбирже связано не со спросом инвесторов, а с продолжающимся огосударствлением экономики, давлением на бизнес и отсутствием новых перспективно крупных частных российских эмитентов, уверен Константин Бушуев. Тогда как, по мнению главного экономиста TeleGrade Марка Гойхмана, фондовый рынок в России недостаточно развит, для населения он остается в основном экзотикой и даже опасностью, подчеркивает он. Инвестклимат и уровень доходов потенциальных покупателей акций также оставляет желать лучшего. Поэтому бизнес если и размещает бумаги на бирже, то предпочитает зарубежные площадки.

Сделка по плану

Продажа «Совкомфлота» – плановая мера, которая находится в рамках долгосрочной стратегии по снижению доли государства в экономике, эта сделка готовилась несколько лет, отметил аналитик управления торговых операций на российском фондовом рынке «Фридом Финанс» Александр Осин.

При этом государство не получит доходов от этой сделки: свои акции правительство на продажу не выставило, несмотря на то что его доля в компании снизилась до 82,8%. Государство выиграет только от дальнейшего развития компании: IPO проходило в рамках увеличения уставного капитала, то есть все вырученные деньги поступят не в бюджет, а в распоряжение самого «Совкомфлота». В конечном счете те средства, которые группа привлекла в ходе IPO, все же перетекут в казну, но уже в виде дивидендов и не одновременно.

В «Совкомфлоте» ранее заявляли, что направят привлеченные средства на общекорпоративные нужды, в том числе на инвестиции в новые промышленные проекты и дальнейшее уменьшение долговой нагрузки.

Согласно плану приватизации на 2021–2023 годы, государство прекратит участие в уставных капиталах таких крупных компаний, как Махачкалинский и Новороссийский морские торговые порты, а также Внешнеэкономическое объединение «Алмазювелирэкспорт». Предполагается, что без учета стоимости акций крупнейших

компаний в федеральный бюджет поступит по 3,6 млрд рублей в 2021 и 2022 годах, а также 3,3 млрд – в 2023-м.

В ближайшем будущем новых IPO госкомпаний не предвидится, уверен Василий Карпунин. Сделки по приватизации небольших госпакетов в крупнейших компаниях, тех же портов, возможны, но вряд ли в обозримой перспективе. У России достаточная бюджетная обеспеченность, довольно высокий уровень резервов для того, чтобы не рассматривать приватизацию как один из основных источников денег на случай ухудшения экономической ситуации.

Минфин РФ не планирует крупных приватизационных сделок на предстоящий трехлетний период, в 2021–2023 годах, заявлял ранее замглавы ведомства Алексей Моисеев.

<https://iz.ru/1070711/roza-almakunova-ekaterina-vinogradova/igra-v-otkrytuiu-skolko-mogut-zarabotat-pokupateli-bumag-sovkomflota>

<https://www.kommersant.ru/doc/4521039>

https://logirus.ru/news/transport/sovkomflot- chastichno -uplyl- _ot gosudarstva na birzhu.html

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.08.10; ВОДОРОД У ВОРОТ; КАК РОССИЯ ПЫТАЕТСЯ ВЫЙТИ НА НОВЫЙ РЫНОК

Сомнения по поводу будущего традиционной углеводородной энергетики, усиленные спадом спроса на сырье из-за коронавируса, подтолкнули крупнейших потребителей российских энергоресурсов, таких как ЕС и Китай, ускорить планы по декарбонизации. В центре внимания оказался водород – его использование минимизирует выбросы CO₂ и в то же время вписывается в текущий бизнес крупнейших нефтегазовых компаний. РФ пока в основном лишь наблюдает за зарождающимся рынком. “Ъ” выяснил ситуацию и перспективы водородного бизнеса у трех потенциальной ключевых российских игроков – НОВАТЭКа, «Газпрома» и «Росатома».

Кризис углеводородных рынков во время пандемии привел к определенному перелому сознания в нефтегазовой отрасли. Старейшие участники рынка, пионеры добычи нефти BP и Shell в разгар эпидемии коронавируса объявили о намерении стать углеродно нейтральными компаниями к 2050 году (т. е. свести чистые выбросы углерода к нулю). Total собирается достичь этого к тому же сроку для своих европейских подразделений.

Помимо развития зеленой генерации, наиболее очевидным способом диверсификации бизнеса для нефтегазовых компаний становится производство водорода – сжигание этого газа не образует выбросов CO₂, а сам он во многих случаях может стать прямой альтернативой углеводородному топливу. Крупнейшим мировым рынком водорода собирается стать ЕС, который в июле опубликовал соответствующую стратегию с объемом инвестиций в €180–470 млрд к 2050 году в сегмент возобновляемого (т. н. зеленого) водорода.

Российским экспортерам не углеводородного сырья тоже поневоле придется участвовать в общем движении, поскольку ЕС намерен ввести углеродный налог на импортные товары – возможно, уже с 2022 года. Использование водорода на химических или металлургических производствах, а также в производстве электроэнергии позволит снизить выбросы и, вероятно, уменьшить размер налога. Минэнерго даже разработало дорожную карту развития водородной энергетики до 2024 года. В ней мало конкретных мероприятий, но становятся понятны ключевые действующие лица – «Росатом», «Газпром» и НОВАТЭК.

Сейчас рынка водорода как такового не существует, поскольку он производится, как правило, непосредственно на местах потребления (в основном на объектах газохимии, металлургии и нефтепереработки), транспортировка минимизирована. Общий выпуск водорода в России составляет около 5 млн тонн при мировом потреблении в 72 млн тонн.

Однако, отмечает партнер Vygon Consulting Алексей Жихарев, в случае ужесточения углеродного регулирования импортерами российской продукции выпуск водорода в РФ может удвоиться. Согласно недавно принятой энергостратегии до 2035 года, РФ планирует экспортировать к 2024 году 0,2 млн тонн водорода, а к 2035 году – 2 млн тонн.

Цвет имеет значение

Сейчас подавляющая доля водорода в мире производится методом парового риформинга метана (SMR). В новой водородной стратегии ЕС такой водород назван «серым», поскольку при его производстве выбрасывается CO₂. Он противопоставляется «зеленому» водороду, который производится из воды методом электролиза с помощью энергии из возобновляемых источников. Также существует «голубой» водород – производимый из метана, но с обязательным улавливанием и хранением CO₂ (см. схему). Перспективна и технология пиролиза метана, позволяющая получать водород и чистый углерод (сажу), который не попадает в атмосферу, – но она на стадии лабораторных испытаний.

Водородная стратегия ЕС призывает европейские страны установить минимум 6 ГВт электролизеров, производящих до 1 млн тонн возобновляемого «зеленого» водорода, уже к 2024 году. Сейчас установленная мощность электролизеров в Европе – около 1 ГВт, а запланированные проекты – еще 1,5–2,3 ГВт. Это значит, что ЕС придется как минимум утроить усилия по созданию мощностей в течение четырех лет. Долгосрочная цель стратегии – не менее 40 ГВт электролизеров к 2030 году, производящих до 10 млн тонн «зеленого» водорода. По данным ЕК, к 2030 году для этого может потребоваться от €24–42 млрд вложений.

По мнению ЕК, промышленность ЕС должна построить более мощные электролизеры – до 100 МВт к 2024 году (самые крупные сейчас, мощностью до 10 МВт, ставят на НПЗ Shell Rheinland в Германии). Их предполагается устанавливать рядом с существующими центрами спроса на нефтеперерабатывающих, металлургических заводах и химических комплексах, в идеале с питанием от находящейся рядом ВИЭ-генерации.

Выпуск «голубого» водорода сейчас гораздо дешевле, чем «зеленого». В конце августа S&P Global Platts оценило приведенные затраты на производство «серого» водорода (включая CAPEX и плату за выбросы CO₂) в €1,24 за 1 кг, «голубого» – в €1,31 за 1 кг, а «зеленого» (электролиз PEM, включая CAPEX) – в €3,43 за 1 кг. По прогнозу Auriga Energy Research, затраты на «голубой» и «зеленый» водород сблизятся только к 2045 году.

С газа на газ

Среди российских компаний наиболее готовым к выходу на рынок водорода выглядит НОВАТЭК, поскольку покупатели здесь во многом те же, что и у СПГ. По данным “Ъ”, компания уже ведет, в частности, переговоры о поставках водорода с испанской Repsol.

Официально интерес НОВАТЭКа к водороду 8 сентября на конференции Gastech подтвердил CFO компании Марк Джетвей. «Мы исследуем перспективы производства водорода из метана с технической и экономической точки зрения», – пояснил он, добавив, что речь идет как о водороде для нужд самой компании, так и о поставках потребителям. Топ-менеджер уточнил, что ресурсная база НОВАТЭКа позволяет реализовывать проекты по выпуску и сжиженного природного газа (СПГ), и водорода, но важна их экономическая и техническая жизнеспособность.

Как рассказывают источники “Ъ”, НОВАТЭК хочет выпускать и экспортировать как «голубой», так и «зеленый» водород. Для этого планируется масштабное строительство ветропарков во всех регионах присутствия компании – на Ямале, Гыдане, а также, возможно, в Мурманской области и на Камчатке. Пилотная водородная установка появится на действующем проекте «Ямал СПГ», откуда водород можно поставлять на экспорт в Европу и Азию, уточняют два собеседника “Ъ”. А потенциально самое выгодное положение для транспортировки водорода в Европу – у среднетоннажного СПГ-завода НОВАТЭКа на Балтике.

Глава ИАЦ «Новая энергетика» Владимир Сидорович отмечает, что ветер на Ямале и Гыдане достаточно сильный, но «уже есть большой опыт эксплуатации подобного оборудования на Аляске и в Норвегии, поэтому работа установок не должна стать большой проблемой».

Еще один формат использования водорода для НОВАТЭКа – смешивание с природным газом в качестве топлива для газовых турбин, чтобы снизить выбросы CO₂, говорит один из собеседников “Ъ”. На «Ямале СПГ» и перспективном заводе НОВАТЭКа «Арктик СПГ 2» используются газовые машины американской GE – фреймов 7EA и LM9000. Обе позволяют подмешивать до 50% водорода, поэтому существенной модернизации не потребуют, поясняет источник “Ъ” среди машиностроителей. В НОВАТЭКе вопрос не комментируют.

Вместе с тем вопрос о способах морской транспортировки водорода из-за его летучести и легковоспламеняемости остается открытым. Сейчас на рынке преобладают три подхода: перевозка чистого водорода в сжиженном виде, а также в химически связанном в форме аммиака или триметилциклогексана. В конце сентября Саудовская Аравия отправила первый в мире груз с 40 тоннами «голубого» аммиака в Японию для выработки электроэнергии.

Вторичный энергоноситель

«Газпром» также неоднократно заявлял, что рассматривает водород как направление диверсификации бизнеса и повышения эффективности использования газа. В частности, компания особо подчеркивала перспективы пиролиза метана – эта технология не дает выбросов CO₂ и не требует строительства хранилищ для него, а получаемый побочно чистый углерод, возможно, даже найдет собственное коммерческое применение.

В «Газпроме» отмечают, что, несмотря на рост потребления водорода в мире, глобального рынка этого продукта пока нет. На предприятиях монополии ежегодно производится около 350 тыс. тонн водорода – в основном для выпуска аммиака, метанола и моторных топлив. Вместе с тем в компании считают важным «сформировать собственные технологические компетенции в области водородной энергетики, позволяющие занять необходимые позиции на формирующемся рынке».

Причем позиции эти могут быть не только в производстве, но и в транспортировке. Еще в октябре 2019 года глава ассоциации Eurogas Джеймс Уотсон сообщил, что строящийся газопровод «Северный поток-2» в будущем может транспортировать не только природный газ, но и водород – до 80% от объема. Впрочем, в «Газпроме» полагают, что целесообразнее производить водород или метано-водородное топливо из природного газа рядом с крупными потребителями, например, сталелитейными заводами и электростанциями, сохраняя трубопроводы для поставок чистого природного газа.

По словам источников “Ъ”, «Газпром», как и НОВАТЭК, параллельно изучает возможность снижения выбросов за счет добавления водорода в топливо для газовых турбин. Однако парк турбин «Газпрома» состоит в основном из российских установок, не адаптированных к работе с водородом. Теоретически, только машины «Ладога» на 16 и 32 МВт «РЭП Холдинга», локализованные по лицензии GE, способны в какой-то степени принимать топливо, смешанное с водородом, но не более чем на 10–15%, полагают собеседники “Ъ”. К тому же «Газпрому» по сути запрещено массово закупать иностранное оборудование.

В «Газпроме» подтвердили “Ъ”, что исследуют варианты использования метано-водородных смесей в качестве топлива для собственных производственных объектов для снижения углеродного следа. В компании оценивают снижение выбросов в таком случае в 8% и даже более в сочетании с другими решениями, например, использованием энергии тепла отходящих газов газоперекачивающих агрегатов. При этом в «Газпроме» никак не прокомментировали данные источников “Ъ” о том, что компания рассматривает возможность обратной закачки CO₂ в пласт для компенсации выбросов.

В целом же в монополии подчеркнули, что водород – вторичный энергоноситель и требует дополнительной энергии для своего производства, тогда как в большинстве случаев «далеко не исчерпан потенциал природного газа, который уже сейчас содействует низкоуглеродному развитию экономики».

Ядерные перспективы

Из крупных игроков, не имеющих отношения к добыче углеводородов и формально не затрагиваемых экологическими ограничениями, всерьез водородом интересуется в России только госкорпорация «Росатом», которая уже несколько лет декларирует готовность к диверсификации бизнеса. «В глобальной перспективе», подтвердили “Ъ” в «Росатоме», госкорпорация хотела бы производить водород из углеводородов с помощью атомной энерготехнологической станции с применением высокотемпературных газоохлаждаемых реакторов (ВТГР). Речь идет о технологии пиролиза метана.

Основная технология «Росатома» – реакторы ВВЭР на тепловых нейтронах – не совсем подходят для таких целей из-за относительно невысоких температур рабочих тел первого и второго контуров. Запуск всей цепочки подготовки инфраструктуры для производства водорода из углеводородов (системы хранения, распределения), по оценке компании, займет около четырех лет.

Но поскольку процесс вывода реакторов типа ВТГР на рынок довольно долг, на первой стадии «Росатом» готов заниматься электролизным производством водорода на базе Кольской АЭС (1,76 ГВт) в Мурманской области. Отчасти это поможет компании решить проблемы исторически сложившегося энергопрофицита в регионе (АЭС может дополнительно вырабатывать более 3,5 млрд кВт•ч в год).

В ближайшие два-три года «Росатом» намерен задействовать около 1,5 МВт мощности АЭС для электролизного производства, в пределах пяти-семи лет – порядка 4 МВт, а к 2030 году – 500 МВт. По оценке госкорпорации, 1 МВт электрической мощности позволяет выпускать порядка 200 кубометров водорода в час (около 158 тонн в год). Этого объема водорода будет достаточно, чтобы реализовать, например, пилотные региональные программы по снабжению городского транспорта крупных мегаполисов, утверждают в «Росатоме».

Госкорпорация готова сама развивать водородные технологии, но допускает участие партнеров или инвесторов, а также привлечение госсредств в рамках атомной нацпрограммы. В 2019 году «Росатом» уже подписал соглашение с властями Сахалина, ОАО РЖД и «Трансмашхолдингом» о сотрудничестве по проекту запуска водородного поезда на острове.

Вице-президент по маркетингу и развитию бизнеса «Русатом Оверсиз» Антон Москвин 29 сентября говорил, что проект находится на завершающей стадии ТЭО: «Есть понимание технической концепции, но существует открытый вопрос экономической перспективы». На Сахалине, по словам топ-менеджера, запланирован и экспортный водородный проект, но детали не раскрываются. В 2021 году в «Росатоме» рассчитывают завершить ТЭО проекта с японской Kawasaki по проекту поставок водорода из России в Японию.

Свободные энергомощности есть и у «РусГидро», но у нее конкретных планов по производству водорода нет. В то же время в компании готовы «участвовать в государственной водородной повестке», в том числе в пилотных проектах по производству, транспортировке и хранению водорода.

Нулевой спрос

В целом компании, которые сейчас инвестируют в водород, движимы не столько коммерческой выгодой, сколько задачей сохранения своего бизнеса в стратегической (на горизонте 20–30 лет) перспективе, считает старший аналитик по электроэнергетике Центра энергетики МШУ «Сколково» Юрий Мельников. По его мнению, уход от углеводородов в их привычном виде становится неизбежным – это определяется намерением ЕС и Китая стать углеродно нейтральными к середине века.

Но в России спрос на водород сейчас нулевой, поскольку страна не ставит целей по сокращению выбросов парниковых газов, добавляет господин Мельников. Ситуация, полагает он, может поменяться в первую очередь из-за того, что российским экспортерам (в нефтегазовой отрасли, металлургии, химии) неизбежно придется снижать углеродный след.

Алексей Жихарев добавляет, что сейчас проекты водородной энергетики экономически нецелесообразны из-за высокой стоимости топлива по сравнению с традиционным. Например, энергозатраты на производство стали с использованием водорода будут в пять раз выше, чем на природном газе. Но уже в среднесрочной перспективе, по его оценке, водород будет более конкурентоспособен – как из-за ужесточения регулирования, так и в результате масштабирования технологий.

<https://www.kommersant.ru/doc/4521376>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.07.10; ДЕПТРАНС МОСКВЫ СОБЕРЕТ ДАННЫЕ ОБО ВСЕХ ВОДИТЕЛЯХ ТАКСИ; ПЕРЕДАЧУ ТАКИХ СВЕДЕНИЙ ДЛЯ АГРЕГАТОРОВ И ТАКСОПАРКОВ СДЕЛАЮТ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ С НОЯБРЯ

Таксопарки, агрегаторы такси и диспетчерские службы, осуществляющие деятельность на территории Москвы и Московской области, с ноября 2020 г. будут обязаны ежедневно передавать данные о водителях в Единую региональную навигационно-информационную систему Москвы (ЕРНИС), оператором которой является Центр организации дорожного движения (ЦОДД). Это следует из приказа руководителя департамента транспорта Москвы Максима Ликсутова. Документ подписан 25 сентября, «Ведомости» ознакомились с его содержанием.

Согласно приказу, участники рынка такси должны будут в режиме онлайн передавать в ЕРНИС следующие данные о водителях: ФИО, дату и место рождения, место жительства и место трудоустройства, стаж вождения, серию и номер водительского удостоверения и информацию о том, в какой стране оно получено. Также обязательными для передачи становятся номера разрешения на работу в такси, регистрационные номера автомобилей, данные полисов ОСАГО и сведения о прохождении техосмотров машин и медосмотров водителей.

В дептрансе Москвы необходимость сбора данных о водителях объяснили требованиями безопасности. «Ежедневно такси перевозят более 900 000 пассажиров, что составляет свыше 330 млн пассажиров в год. Мы считаем, что за рулем такси должен быть профессионал, и безопасность каждого пассажира для нас вопрос принципиальной важности», – сообщили «Ведомостям» в департаменте, уточнив, что таксомоторную деятельность в Москве осуществляют около 1000 юридических лиц и около 12 000 индивидуальных предпринимателей. «Нам важно понимать, кто находится за рулем конкретного автомобиля в конкретный момент. А везет пассажира конкретный водитель. К сожалению, агрегатор интернет-заказов не занимается в должной мере контролем за тем, сколько водитель работал, действует ли у него водительское удостоверение, есть ли страховка, защищающая пассажира, не разыскивают ли его правоохранительные органы, не поддельные ли у него документы», – пояснили «Ведомостям» в департаменте, заверив, что данные о пассажирах и об их поездках «никуда не будут передаваться, они останутся обезличенными».

В **пресс-службах** «Яндекс.Такси» и «Ситимобила» не стали комментировать приказ дептранса. В «Яндекс.Такси» лишь отметили, что идея расширения перечня передаваемых данных требует внимательного изучения на предмет соответствия федеральному законодательству. В Gett на запрос «Ведомостей» на момент публикации материала не ответили.

Конфликт Wheely и дептранса

В начале августа 2020 г. Мещанский районный суд Москвы приостановил работу сервиса Wheely на три месяца. Поводом стал отказ сервиса предоставить данные о передвижении своих автомобилей в ЦОДД. Как считают в компании, московский дептранс незаконно внес в локальные приказы это требование на фоне ужесточения мер в связи с коронавирусом. Ранее это требование распространялось только на сервисы заказа такси, к которым формально Wheely не относится. После решения суда сервис переоформил свою основную деятельность на зарегистрированную в Британии компанию Wheely Technologies и продолжает работать в Москве. Как сообщал дептранс, «Яндекс.Такси», «Ситимобил» и Gett уже передают данные о геолокации в ЦОДД.

А представитель компании «Максим» сообщил, что агрегатор такси уже передает данные о госномерах автомобилей, выданных на них разрешениях на деятельность такси и маршрутах поездок. «Другие данные мы передавать не готовы. Во многих случаях их невозможно собрать. Например, не всегда можно знать, какого водителя таксопарк посадил за руль в конкретный момент времени, данные о нем таксопарк может не передать сервису. Соответственно, у нас может просто не быть той информации, которую потребует система, или она может быть неактуальной», – говорит представитель «Максима».

В сервисе «Везет» сообщили, что передают властям только обезличенную информацию о работе перевозчиков: номер автомобиля, трек поездки и т. п. «При рассмотрении инициативы по увеличению объема передаваемых данных властям следует уделить особое внимание защите персональных данных перевозчиков. Ни для кого не секрет, что они сливаются мошенникам и всяким колл-центрам», – говорит представитель сервиса.

Московские агрегаторы такси сейчас не передают в ЕРНИС данные о водителях, сказал «Ведомостям» сотрудник агрегатора такси. По его словам, предоставляются только сведения о машинах: каждому номеру автомобиля присваивается определенный ID, который вместе со статусом заказа («свободен»/«занят») и маршрутом движения этого автомобиля направляется в ЦОДД. Другой собеседник «Ведомостей» в одном из сервисов заказа такси говорит, что помимо этой информации агрегатор передает идентификатор водителя в системе, т. е. данные о водителе в обезличенном виде.

В компании «Максим» ожидают, что новые требования увеличат затраты компании на сбор и обработку информации о контрагентах – для этого потребуется нанять новых сотрудников и закупить оборудование. Это может привести к увеличению стоимости поездок для пассажиров, сказал представитель компании.

Цены для пользователей вряд ли вырастут, возражает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Но агрегаторы, вероятно, будут вынуждены установить дополнительный контроль, в том числе биометрическую идентификацию водителей, поскольку могут быть «введены штрафы за передачу заказа водителям, чьих данных не окажется в системе». Эксперт добавил, что принципиально цифровой профиль водителя нужен, но его создание должно быть регламентировано федеральным, а не региональным законодательством.

Как сообщил «Ведомостям» руководитель центра компетенций Международного евразийского форума «Такси» Станислав Швагерус, решение о передаче новых данных было принято в рамках деятельности антитеррористической комиссии Москвы. «Создание полноценного цифрового профиля таксиста сделает поездки по Москве безопаснее. Передача данных исключит возможность подключать к перевозке, например, злостных нарушителей ПДД», – сказал Швагерус. Он отметил, что таким образом дептранс решает проблему с компаниями, которые до сих пор не передавали запрашиваемые данные, как, например, сервис заказа премиальных автомобилей Wheely. Эксперт добавил, что новые требования – это основа для закрепления экспериментального правового режима регулирования деятельности такси, который вводится с 28 января 2021 г. по закону 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в РФ».

Глава комитета Московской ТПП по вопросам развития транспортного обслуживания пассажирских перевозок легковым автотранспортом Богдан Коношенко сказал «Ведомостям», что сегодня некоторые данные о водителях уже передаются агрегаторами в ЕРНИС, но лишь в добровольном порядке. В МТПП инициативу департамента транспорта сделать такую передачу обязательной поддерживают. Информация о стаже и актуальности водительского удостоверения, количестве отработанного подряд времени – гарантия качества услуги и безопасности на дороге, отметил Коношенко.

Правительство Москвы ранее уже предпринимало попытки получить подробную информацию о работе такси. В 2017 г. вышло постановление, обязывающее сервисы по заказу такси передавать властям сведения о местоположении машин и номера разрешений на перевозки (выдаются на автомобиль). В сентябре 2019 г. мэр Москвы Сергей Собянин подписал новое постановление, значительно расширяющее перечень обязательной для передачи в департамент транспорта информации, среди которой уже тогда значились и некоторые персональные данные таксистов (ФИО, номер водительского удостоверения, стаж). Однако по факту предписания о передаче персональных данных водителей сегодня не выполняются, сказал «Ведомостям» сотрудник агрегатора и подтвердил собеседник, близкий к столичной мэрии.

В компаниях, занимающихся организацией перевозок, считают, что положения документа нарушают федеральный закон о персональных данных, говорит один из собеседников. И добавляет, что далеко не все сведения, перечисленные в постановлении Собянина и приказе Ликсутова, собираются агрегаторами.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/10/07/842474-deptrans-moskvi>

<https://www.kommersant.ru/doc/4521417>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.07.10; ЦАРАПАЮТ МАШИНЫ И УЕЗЖАЮТ: ЧЕМ ГРОЗИТ ДТП С ВЕЛОСИПЕДОМ; ЧТО ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ ВЕЛОСИПЕДИСТ СКРЫЛСЯ С МЕСТА АВАРИИ

В дептрансе назвали велосипед «крайне популярным» транспортом у москвичей, несмотря на пандемию и дождливое лето. Растет и число ДТП с велосипедистами, которые зачастую сами создают аварийные ситуации. Что делать, если двухколесный виновник аварии скрылся с места аварии, разбирались «Известия».

Создают опасные ситуации

Аварии с велосипедистами происходят повсеместно. Недавно на Сахалине местный житель решил привлечь к ремонту машины велобайкера, который повредил его машину. По словам пострадавшего, молодой человек на трюковом велосипеде ВМХ буквально прыгнул на проезжую часть с тротуара прямо под колеса.

После столкновения велосипедист заявил о том, что машину просто не заметил, а затем, не дожидаясь приезда инспектора ГИБДД, укатил.

«Велосипедисты часто покидают место ДТП. Даже если им причинен вред здоровью. Очень много велосипедистов сейчас катается в качестве развозчиков еды. Большинство из них находятся в России нелегально. Они довольно часто царапают машины и уезжают. Кроме того, нередко велосипедисты выезжают на дорогу и создают опасные ситуации, в результате которых автомобилисты вынуждены останавливаться друг в друга, чтобы спасти нерадивого велосипедиста. А сам виновник аварии уезжает», – рассказал юрист Алексей Гудас.

«Дело просто закроют»

Правила дорожного движения разводят понятия «водитель» и «велосипедист». В судебной практике, по словам юристов, эти понятия также не тождественны. Велосипедист не является водителем, а его двухколесный транспорт не подлежит регистрации. Поэтому велосипедиста невозможно привлечь за оставление места ДТП, рассказал ведущий юрист Европейской юридической службы Орест Мацала. Разве что личность велосипедиста

будет установлена компетентными органами и его движению на велосипеде будет дана правовая оценка.

Орест Мацала отметил, что есть другая статья – 12.29, в которой прописана ответственность пешехода, пассажира и иного участника дорожного движения, в том числе – велосипедиста. Например, он не уступил кому-то дорогу или же не спешился перед пешеходным переходом. За это штрафуют на 800 рублей.

Если же велобайкер создал помехи для движения других транспортных средств, то его оштрафуют на 1000 рублей по статье 12.30.

По словам Ореста Мацалы, без установленной личности виновника такое дело развалится через два месяца.

«В течение месяца будет проведено расследование, затем его продлят до двух, и из-за невозможности установить личность дело просто закроют. Есть сроки давности для привлечения к административной ответственности. В этом случае гражданин будет вынужден восстанавливать автомобиль за свой счет. Если, конечно, у него нет полиса каско», – отметил ведущий юрист Европейской юридической службы.

Ищите камеры

Юрист Алексей Гудас рекомендует заручиться показаниями свидетелей и снять окружающую местность на камеру, чтобы потом посмотреть, есть ли на местности какие-то камеры наблюдения, записи с которых можно было использовать в суде, – если велосипедист обратится в правоохранительные органы из-за причиненного вреда здоровью. Так можно будет доказать, что велосипедист сам уехал с места аварии.

«Если же автомобиль пострадал – царапины, сколы, трещины, необходимо вызвать сотрудника ГИБДД, чтобы зафиксировать повреждения. К слову, можно попросить у едущих рядом машин записи с их видеорегистраторов», – советует Гудас.

Если виноват водитель

Если же в аварии с велосипедистом будет виновен водитель, то самое меньшее, что ему грозит, – штраф в 500 рублей за нарушение правил маневрирования.

Если при наезде был причинен легкий или средний вред здоровью велосипедиста, то водителю может грозить штраф от 2500 до 5000 рублей либо лишение прав от одного до полутора лет. В случае вреда средней тяжести штраф может составить от 10 000 до 25 000 рублей, а лишение прав на срок от полутора до двух лет.

Если же был причинен тяжкий вред здоровью, виновнику грозит и вовсе уголовная ответственность: ограничение свободы на срок до трех лет или же принудительные работы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

«По ОСАГО велосипедист имеет право получить компенсацию за причиненный вред здоровью и велосипеду. А к самому виновнику велосипедист имеет право предъявить компенсацию за моральный вред. Если пострадает только велосипед, о моральном вреде говорить не приходится», – рассказал Орест Мацала.

Год назад **Министерство транспорта** предложило вынести электросамокаты, сегвеи и моноколеса в отдельную группу – средства индивидуальной мобильности. Для их владельцев пропишут ряд обязанностей и указаний, а также введут административную ответственность за нарушения ПДД.

Пока что управляющие такими транспортными средствами приравниваются к обычным пешеходам. Однако именно для пешеходов аппараты на электрической тяге и представляют наибольшую опасность, так как частенько передвигаются по пешеходным зонам на больших скоростях.

Если предложение будет одобрено властями, 14-летние владельцы СИМ смогут перемещаться только по велодорожкам, велополосе и проезжей части. Вместе с пешеходами владельцам мобильных устройств можно ехать только при отсутствии вышеперечисленных участков для велосипедистов и то со скоростью не выше 20 км/ч.

Гроза автомобилей и пешеходов

Правила езды на велосипеде также стоит продумать более тщательно, считает заместитель руководителя Центра организации дорожного движения (ЦОДД) Александр Евсин.

«Есть очень различные сценарии применения велосипедов. Одни велосипедисты ездят по автомобильным дорогам, другие только по велодорожкам и паркам. Это совершенно различные модели поведения. Причем при движении по автомобильной дороге велосипедист рискует в основном собой, поскольку в случае столкновения с автомобилем понесет более серьезный ущерб, а при езде, например, по паркам сам становится источником опасности для пешеходов. Особую опасность представляют столкновения с детьми. Это необходимо решать на уровне формулирования правильного и общественного неопасного поведения и поддержания порядка» – отметил Евсин.

По его словам, также важно вести постоянную работу по правильному проектированию городского пространства, как в части автомобильных дорог, так и других мест, где люди ездят на велосипеде.

«Чем более продумана среда, тем меньше возникает конфликтных ситуаций и проблем», – отметил Евсин.

Научат ездить безопасно

Велосипедист Павел Низкин считает, что необходима пропаганда соблюдения ПДД, такая же, как при смене шин к зиме и пристегивании ремня безопасности.

«Вот моему сыну три года, с 2,5 лет мы начали ездить на самокате и велосипеде. Мы подъезжаем к дороге, он уже знает, что нужно спешиться, дать мне руку и тогда перейти. Я его приучил», – рассказал Низкин.

Необходимость пропаганды понимают и столичные власти. В дептрансе заявили, что разрабатывают рекомендации по безопасному передвижению на велосипеде для курьеров.

<https://iz.ru/1069932/anastasiia-pisareva/tcarapaiut-mashiny-i-uezzhaiut-chem-grozit-dtp-s-velosipedom>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ДМИТРИЙ СЕРКОВ; 2020.07.10; БИЛЕТНЫЕ АВТОМАТЫ ВЫДАЛИ РЕМОНТНИКАМ ЛИШНИЕ Р364 МЛН; СК ОБЫСКАЛ ОФИС ОПЕРАТОРА МОСКОВСКИХ ЭЛЕКТРИЧЕК ПО ДЕЛУ О ХИЩЕНИИ

СК провел обыски в офисе Центральной пригородной пассажирской компании, а также в офисах подрядных организаций по делу о хищении 364 млн руб. при реализации контракта на ремонт автоматов для распечатывания билетов

К кому пришли следователи

В среду, 7 октября, сотрудники Следственного комитета провели обыски в офисе Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК), а также у сотрудников компаний «Крок Инкорпорейтед», «М транс» и «ТрансТехСвязь». Это произошло в рамках уголовного дела о хищении денежных средств при ремонте «билетопечатающих автоматов на объектах инфраструктуры Московской железной дороги», рассказал РБК источник в центральном аппарате СК, информацию подтвердил другой источник, знакомый с материалами дела. По их словам, силовики пришли также в квартиры сотрудников подрядных организаций, всего следственные мероприятия проходили по 20 адресам. «Все те, у кого прошли обыски, являются свидетелями по делу о хищении, но в зависимости от результатов следственных действий процессуальный статус некоторых может измениться», – сообщил источник в СК.

РБК направил запросы в **пресс-службу** Следственного комитета, в **пресс-службу** Центральной пригородной пассажирской компании, а также в компании «Крок Инкорпорейтед», «М транс» и «ТрансТехСвязь».

О чем говорится в материалах дела

Уголовное дело по ч. 7 ст. 159 УК (мошенничество в особо крупном размере) было возбуждено в марте этого года в Восточном следственном отделе на транспорте

Московского межрегионального следственного управления на транспорте СКР. По этой статье закон предусматривает наказание в виде лишения свободы сроком до 10 лет.

По версии следствия, в 2016 году неустановленные сотрудники ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» похитили деньги, выделенные на работы по комплексному техническому обслуживанию и ремонту билетопечатающих автоматов на объектах инфраструктуры Московской железной дороги в рамках договоров между ЦППК и компанией АО «ТрансТехСвязь», сообщил РБК источник в СК. По его словам, стоимость работ по четырем договорам была завышена на 364,24 млн руб.

На момент заключения договоров учредителем «ТрансТехСвязь» с 50-процентной долей капитала была Анастасия Ангелова, рассказал собеседник. Он добавил, что она, по версии следствия, родная сестра Павла Терентьева, который на тот момент руководил управлением информационных технологий ЦППК. «Это подразделение выступало инициатором закупки оборудования для нужд пассажироперевозчика», – отметил источник.

По версии следствия, с 2016-го по 2017 год Ангелова получила в своей компании дивиденды на общую сумму 110 млн руб.

По данным СПАРК, до 2018 года совладельцем компании АО «ТрансТехСвязь» являлось ООО «Геликон энд файнэнс», руководителем которой была Анастасия Ангелова. Она же до 2016 года являлась учредителем компании. Затем стопроцентным учредителем ООО «Геликон энд файнэнс» стала компания АО «ТрансТехСвязь».

Сейчас компания «Геликон энд файнэнс» прекратила свою деятельность. В базе данных СПАРК отмечено, что акционерное общество «ТТС» в 2016 году выполнило подряды для Центральной пригородной пассажирской компании на 650 млн. руб., в 2017 – на 2,2 млрд. руб. Также компания является подрядчиком **компании ОАО «РЖД»**.

ТТС выполняла для ЦППК работы по техобслуживанию оборудования средств связи с функцией передачи и записи видеопотока, а также передачи и архивирования голосового трафика. Компания занималась ремонтом билетопечатающих автоматов, внедряла автоматизированную систему планирования и отчетности, обслуживала турникетный комплекс и поставляла компьютерное и кассовое оборудование. Руководителем акционерного общества «ТрансТехСвязь» является Валентин Крюков, а учредителями 2 граждан России, фамилии которых не указаны.

<https://www.rbc.ru/society/07/10/2020/5f7c953b9a794710965679ff>

ДОРИНФО; 2020.07.10; СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЮ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ В РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ ОБСУДИЛИ В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Накануне, 6 октября, в Совете Федерации Федерального собрания РФ прошел круглый стол, на котором обсудили реализацию программы «Мосты и путепроводы». Об этом сообщает **пресс-служба Росавтодора**.

По словам заместителя руководителя ФДА Игоря Костюченко, была проведена масштабная работа по сбору данных об аварийных и предаварийных мостах и путепроводах в субъектах страны. «На сегодняшний день количество заявленных регионами искусственных сооружений составляет 5,7 тыс. единиц. Общая протяженность аварийных и предаварийных мостов, путепроводов и эстакад возросла до 290 тыс. пог. м. Исходя из этого, предварительная оценка федеральной поддержки для приведения этих объектов в нормативное состояние составляет 370 млрд рублей», – сказал заместитель руководителя **Росавтодора** Игорь Костюченко.

Работа по улучшению состояния искусственных сооружений на региональных дорогах уже начата: часть субъектов получила федеральную поддержку. Деньги выделили тем

регионам, у которых была готова проектно-сметная документация на ремонт и строительство объектов. **Директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Григорий Волков** подчеркнул, что к концу года планируется построить и отремонтировать более 3 тыс. погонных метров искусственных сооружений.

«Кроме того, в этом году 100 млрд рублей выделено Правительством РФ из резервного фонда на развитие дорог в регионах, и часть этих денег была направлена на ускорение ремонта искусственных сооружений. Мы планируем в следующем году эту практику продолжить», – подытожил Григорий Волков.

Также на круглом столе обсудили вопрос включения программы «Мосты и путепроводы» в **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Член Комитета Совета Федерации по экономической политике Ирек Ялалов отметил, что во многом успех новой программы зависит от активности самих регионов и профессионализма тех команд, которые занимаются дорожным строительством и реконструкцией мостов, а также выразил надежду, что включение программы «Мосты и путепроводы» в **БКАД** будет утверждено уже в этом году.

https://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=86512

ТАСС; 2020.07.10; В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ РАНЬШЕ СРОКА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 43 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС

Дорожники на два месяца раньше графика отремонтировали 43 км на четырех участках федеральных трасс в Волгоградской области, сообщили в среду журналистам в **пресс-службе** Федерального казенного учреждения (ФКУ) Упрдор Москва – Волгоград (подведомственное **Росавтодору**).

«Капитальные ремонты завершены в среднем на два месяца раньше запланированного на четырех участках трех федеральных трасс, в общей сложности отремонтировано 43 км автомагистралей», – уточнили ТАСС в **пресс-службе**.

Ремонты завершены на двух участках трасс Р-22 «Каспий» (подъезд к г. Элиста) и по одному участку трассы А-260 Волгоград – Каменск-Шахтинский – граница с Украиной и трассы Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград. На этих участках обновили дорожную одежду, верхний слой дорожного покрытия обустроили с применением усовершенствованного щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА-16), который более устойчив к образованию колеи и трещин. На одном из участков трассы Р-22 «Каспий» (подъезд к г. Элиста) для повышения качества обслуживания водителей и пассажиров в нормативное состояние приведена площадка отдыха, обустроены переходно-скоростные полосы, смонтирована линия электроосвещения, установлены беседки.

«Мы ежегодно приводим в порядок объекты придорожного сервиса, чтобы пользователи нашей федеральной сети с комфортом могли отдохнуть в пути – это одно из необходимых условий безопасности дорожного движения. Только в 2020 году в зону производства работ по капитальному ремонту и ремонту подведомственных автодорог в Волгоградской области попало 72 таких объекта», – приводит **пресс-служба** слова директора филиала ФКУ Упрдор Москва – Волгоград в Волгограде Александра Колобродова.

Всего в 2020 году федеральные дорожники приведут к нормативному состоянию 64 км подведомственной сети в Волгоградской области. В ведении ФКУ Упрдор Москва – Волгоград находится 2,1 тыс. км федеральных дорог в пяти регионах РФ, том числе 811,5 км – в Волгоградской области.

<https://tass.ru/ekonomika/9655693>

ТАСС; 2020.07.10; СРОКИ РЕМОНТА ДОРОГ И БЛАГОУСТРОЙСТВА ДВОРОВ В ОРЕНБУРЖЬЕ ОГРАНИЧАТ 1 ОКТЯБРЯ

Губернатора Оренбургской области Денис Паслер предложил ограничить время выполнения работ по капремонту дорог и благоустройству территорий 1 октября, что соотносится с реальным строительным сезоном. Об этом говорится в сообщении, опубликованном во вторник на официальной странице главы региона в Instagram.

«С будущего года будем устанавливать сроки выполнения работ по благоустройству и капремонту по крайней мере на месяц раньше. Сейчас объекты завершают до 1 ноября, но реальный строительный сезон в Оренбургской области короче. В сезоне 2021 [года] муниципалитеты и будущие подрядчики должны учесть новые сроки и более ответственно подходить к работе, чтобы не выкраивать каждый погожий денек», – сказано в сообщении.

Губернатор отметил, что сейчас муниципалитеты готовятся к проведению конкурсных процедур по благоустройству территорий, формированию комфортной среды и капитальному ремонту дорог на 2021 год. «Такой подход позволяет быть готовым и не тратить время на бумажную волокиту в разгар строительного сезона. Это практику мы ввели в прошлом году», – напомнил Паслер.

Ранее ТАСС сообщил, что прокурор Оренбурга объявил главе областного центра предостережение о недопустимости нарушений законодательства при реализации национальных проектов «Безопасные и качественные дороги» и «Жилье и городская среда» из-за низкой степени готовности объектов, срок ремонта по которым завершится 1 ноября. К ремонту привлекли дополнительные бригады дорожников. По поручению губернатора региональный министр взял на контроль дорожные работы в городе Оренбурге.

<https://tass.ru/ekonomika/9641279>

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.07.10; В ПРИМОРЬЕ ЗАВЕРШАЕТСЯ РЕМОНТ ТРАСС ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ

Уже второй год в Приморье реализуется **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Основная цель проекта – через три года вдвое увеличить долю автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, а также снизить количество трасс, работающих с перегрузкой.

В рамках программы предполагается снижение на 10 % (по сравнению с 2017 годом) количества перегруженных дорог регионального значения. Также в рамках **нацпроекта** планируют сокращать количество опасных для движения мест, где чаще всего происходят ДТП.

Сейчас приморские дорожники заканчивают работы на 60-ти объектах, которые вошли в **нацпроект**. Главный инженер АО «СПЕЦСУ» Иван Зайченко сообщил, что уже заасфальтированы участки дорог на «шаморовской» трассе, на подъезде к аэропорту Владивостока, на дороге Артем – Находка между Штыково и Шкотово.

По словам главного инженера, большую часть работ удалось закончить еще летом, сейчас дошла очередь до разметки и установки дорожных знаков. Ход работ на объектах контролируют не только местные власти, но и общественные наблюдатели.

В трех направлениях **нацпроекта БКАД** участвует АО «Примавтодор». На первом объекте, автомобильной дороге Осинковка – Рудная Пристань, на 85 % выполнены работы по укладке асфальтобетонного покрытия. Сейчас на этом участке завершают монтаж водопропускной трубы, а в селе Варфоломеевка Яковлевского района обустривают пешеходные тротуары. Все работы планируют завершить уже к 1 ноября. К этому же сроку заявлена сдача второго объекта – автомобильной дороги Раздольное – Хасан. Общая протяженность этой трассы – 7,5 километра. Кроме того, планируется закончить работы

на участке дороги Артем – Находка – Порт Восточный общей протяженностью в 5,5 километра.

В целом, работы уже завершены на 90 %. Это подтверждают специалисты **минтранспорта** и дорожного хозяйства. Они считают, что успешное решение задачи связано еще и с тем, что контракты на производство работ были разыграны одними из первых, а ремонт начали в теплое время года. Вместе с тем в Приморском крае действует госпрограмма «Развитие транспортного комплекса».

<https://fedpress.ru/news/25/society/2595164>

ТАСС; 2020.07.10; ЛУКАШЕНКО И ПУТИН ОБСУДИЛИ КОНФЛИКТ В НАГОРНОМ КАРАБАХЕ И ВОПРОС ОТКРЫТИЯ ГРАНИЦ

Президент Белоруссии Александр Лукашенко в телефонном разговоре с **президентом России Владимиром Путиным** обсудил ситуацию в Нагорном Карабахе и Киргизии, а также вопросы открытия границ.

«Президенты предметно обсудили ситуацию в Нагорном Карабахе и Киргизии. В отношении конфликта в Нагорном Карабахе, как было отмечено, Беларусь и Россия в едином русле выступают за его скорейшее мирное разрешение, ведь в регионе продолжают гибнуть люди», – сообщает госагентство БелТА в среду.

Кроме того, Лукашенко и **Путин** договорились поручить правительствам решить вопрос о полном открытии границ между странами. «Основным вопросом обсуждения двусторонней повестки стало полное открытие границ между Беларусью и Россией. Главы государств договорились поручить правительствам отработать эти вопросы, разобравшись в ситуации», – отметили в **пресс-службе**.

Большое внимание президенты уделили «проблеме распространения коронавирусной инфекции, высказав озабоченность ростом заболеваемости». Речь также шла и о ситуации внутри Белоруссии и России на фоне мирового кризиса, обсуждались и некоторые другие аспекты международной ситуации.

«Обсуждая вопросы двустороннего сотрудничества, лидеры вновь отметили положительную роль межрегиональных контактов и взаимодействие предприятий, которые находятся в кооперационных связях. В данном русле в качестве перспективных отмечены сферы сотрудничества между вузами, научными учреждениями, академическими школами», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/9653507>

ТАСС; 2020.07.10; СИЛУАНОВ СООБЩИЛ, ЧТО РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦПРОЕКТОВ ПОКАЗАЛА ЭФФЕКТИВНОСТЬ В 2019 ГОДУ

Реализация национальных проектов показала эффективность в 2019 году и повлияла на рост экономики РФ. Об этом сообщил министр финансов РФ Антон Силуанов на пленарном заседании Совета Федерации в ходе обсуждения закона об исполнении федерального бюджета за 2019 год.

«За прошлый год национальные проекты дали свой эффект. В IV квартале рост экономики составил 2,1%, а если мы посмотрим в целом за год, то этот показатель составлял 1,3%. Понятно, I квартал прошлого года был связан с тем, что мы повысили НДС, это тоже повлияло на темпы экономического роста, но под конец года экономика начала разгоняться, и в I квартале текущего года темп роста экономики составил 1,6%. То есть эффект от национальных проектов, дополнительных ресурсов, которые через бюджет перераспределялись и вкладывались в экономику, социальную сферу дали свой результат. Конечно, если бы не последствия пандемии, то я уверен, что мы бы вышли на наши плановые темпы роста, которые мы закладывали в прогнозе», – отметил Силуанов.

Согласно документу, бюджет за 2019 год исполнен с профицитом 1,974 трлн рублей. Доходы составили 20,188 трлн рублей, расходы – 18,214 трлн рублей. В 2019 году ВВП составил 110,04 трлн рублей. За 2019 год по сравнению с 2018 годом наблюдается уменьшение доли доходов федерального бюджета по отношению к ВВП на 0,3 процентного пункта – с 18,6% за 2018 год до 18,3% за 2019 год.

Инвестиционные расходы регионов

Силуанов сообщил, что инвестиционные расходы субъектов РФ за восемь месяцев 2020 года выросли на 36%.

«За восемь месяцев текущего года инвестиционные расходы (регионов РФ – прим. ТАСС) увеличились на 36%, несмотря на все ограничения, с которыми мы в текущем году столкнулись. Откуда деньги? Результат – это те национальные проекты и программы, что мы реализуем, это тоже очень важно», – сказал министр.

«Поэтому вывод какой, те принципы и бюджетные правила, которыми мы руководствуемся, – это абсолютно правильные были решения, они доказали свою эффективность в сложных периодах, с которыми мы столкнулись. Проектное управление – необходимо такой же механизм создавать и по всем ресурсам государства, которые мы перераспределяем через бюджет. Это и решение структурных задач, которые непосредственно связаны с исполнением бюджета, закупочное законодательство, серьезно поменяли его в текущем году», – добавил Силуанов.

<https://tass.ru/ekonomika/9650591>

ТАСС; 2020.07.10; В КАБМИН ВНЕСЛИ ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ О СУБСИДИРОВАНИИ ПОСТАВОК ТОПЛИВА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

ФАС и Минэнерго внесли в правительство РФ проект постановления, которое позволит субсидировать перевозку топлива на Дальний Восток для снижения его стоимости в регионе. Об этом ТАСС сообщил начальник управления регулирования топливно-энергетического комплекса и химической промышленности ФАС Армен Ханян.

Принятие проекта постановления позволит стабилизировать предложение топлива в дальневосточных регионах, сдерживать рост цен на моторное топливо для потребителей, считает он. «Стоимость моторного топлива должна снизиться соразмерно величине предоставляемой субсидии, а именно на 4 тыс. рублей на тонну моторного топлива», – сказал он. «По имеющейся информации, проект постановления внесен в правительство», – заключил Ханян.

Документ разработан ФАС совместно с Минэнерго по поручению вице-преьера РФ Юрия Борисова. Он предусматривает возможность предоставления субсидий из федерального бюджета ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах, возникших в результате установления льготных тарифов на перевозку железнодорожным транспортом моторного топлива для регионов Дальнего Востока.

<https://tass.ru/ekonomika/9643789>

ТАСС; 2020.07.10; ГРАЖДАНЕ 52 СТРАН СМОГУТ С 2021 ГОДА ОФОРМИТЬ ЭЛЕКТРОННУЮ ВИЗУ НА ВЪЕЗД В РОССИЮ

Правительство РФ включило 52 страны в перечень государств, граждане которых смогут получить электронную визу на въезд в Россию. Об этом в среду сообщила пресс-служба кабинета.

Отмечается, что в список вошли все государства, гражданам которых был разрешен въезд в Россию по электронной визе в рамках пилотного проекта, стартовавшего в 2017 году. Исключением стал Катар, поскольку с февраля 2020 года между РФ и Катаром действует безвизовый режим.

Действие электронной визы с 2021 года распространится по всей России. «Пересечь границу можно будет через любой специально оборудованный пункт пропуска вне

зависимости от региона, а путешествовать – по всей стране», – поясняется в сообщении правительства. Разрешенный срок пребывания иностранных граждан в России по электронной визе увеличится с 8 до 16 дней.

В **пресс-службе** кабмина добавили, что электронная виза будет оформляться по интернету для туристических, деловых, гуманитарных и гостевых поездок. Для ее получения не требуются приглашения, бронирования в отелях или иные документы, подтверждающие цель путешествия. Консульский сбор составит \$40, детям до шести лет визу оформят бесплатно.

«Введение единой электронной визы в России поможет развитию туризма, повысит инвестиционную привлекательность регионов и будет способствовать росту экономики в целом», – рассчитывают в правительстве.

Пилотный проект по введению электронной визы стартовал в 2017 году. Оформить ее могли лишь иностранные граждане, приезжающие в регионы Дальнего Востока, Санкт-Петербург, Ленинградскую и Калининградскую области. При этом они не могли покидать пределы указанных регионов.

<https://tass.ru/politika/9648777>

ПРАЙМ; 2020.07.10; ЭЛЕКТРОННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ АВТОПЕРЕВОЗОК УПРОСТИТ РАБОТУ КОМПАНИЙ ОТРАСЛИ – ЭКСПЕРТ

Переход на электронные транспортные накладные упростит работу регуляторов и логистических компаний, сократит число ошибок и нестыковок, заявил в интервью РИА Новости заместитель директора «Первой экспедиционной компании» (ПЭК) Вадим Филатов.

Минтранс РФ с 1 октября запустил эксперимент по внедрению электронной транспортной накладной (ЭТрН) и электронного путевого листа (ЭПЛ) на автотранспорте при перевозке пассажиров и грузов. Он продлится до конца месяца в Москве, Татарстане, Московской, Калужской, Рязанской областях и Краснодарском крае.

«Предстоящий переход на электронные транспортные накладные, безусловно, сделает отрасль прозрачнее, а у контролирующих органов будет практически вся информация о перевозках в режиме реального времени. Но и нам это сильно облегчит жизнь: мы будем тратить меньше времени и денег на оформление документов и на обмен с госорганами, станет меньше ошибок и нестыковок в работе», – считает Филатов.

«Важно также, что электронные транспортные накладные и электронные путевые листы позволят увеличить прослеживаемость на рынке грузоперевозок. Государство сможет в режиме онлайн отслеживать всю информацию о грузе, которые передвигает в той или иной фуре. Впоследствии это приведет к повышению прозрачности рынка грузоперевозок», – отметил он. ПЭК, по его словам, тоже участвует в тестировании.

Филатов также напомнил, что в настоящее время готовится ряд регуляторных изменений, которые усилят роль контролирующих органов. «Например, прорабатываются различные инструменты по допуску на рынок грузоперевозок, такие как Единый реестр грузоперевозчиков. Он должен будет «обелить» отрасль и показать государству, сколько вообще игроков на рынке, кто они и как сегментируются – пока государство знает о них лишь примерно», – добавил он.

РАДИО КП; 2020.07.10; В РОСАВТОДОРЕ РАССКАЗАЛИ, КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ РЕШИТ СОЗДАНИЕ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ЗОН ОТДЫХА

Эту тему в эфире радио «Комсомольская правда» затронул глава управления земельно-имущественных отношений ведомства Александр Соколовский

Начальник управления земельно-имущественных отношений Федерального дорожного агентства Александр Соколовский стал гостем радио «Комсомольская

правда» и ответил на вопрос ведущего программы «Россия в движении» Антона Чельшева о том, в чем же заключается суть концепции развития объектов придорожного сервиса и какие проблемы она призвана решить.

«Ключевая проблема – неравномерное размещение таких объектов. Какие-то дороги перенасыщены объектами сервиса, а где-то есть места, которые недостаточно обеспечены тем или иным видом сервиса», – пояснил Александр Соколовский.

Для решения этой задачи **Росавтодором** была разработана концепция по размещению объектов сервиса. Она успешно реализуется уже несколько лет и позволяет создавать многофункциональные зоны отдыха, в которых водители могут остановиться и не только заправиться, но еще и перекусить, разместиться на ночь. Здесь же имеется возможность получения минимального объема медицинской помощи и сервиса для детей.

В настоящий момент к созданию таких точек активно привлекаются новые пользователи. Благодаря развитию внутреннего туризма растут инвестиционные возможности. «Кроме того, сейчас совместно с Ростуризмом нами прорабатывается проект по развитию туристических маршрутов, которые проходят по федеральным трассам», – отметил Александр Соколовский.

<https://www.kp.ru/online/news/4038614/>

ВЕСТИ СТАВРОПОЛЬЕ; ГЛЕБ ЛАВРУШЕНКО; 2020.07.10; САМОКАТЫ: ОПАСНАЯ ИЛИ БЕЗОБИДНАЯ ИГРУШКА?

Владельцев электросамокатов попросят не разгоняться. В **Минтрансе РФ** подготовлен ряд поправок в ПДД, которые восполнят пробелы в отношении юркого транспорта. Что об этом думают владельцы самокатов, узнал корреспондент Глеб Лаврушенко.

Электросамокаты, гироскутеры, моноколеса уже прочно закрепились на дорогах. Геннадий Ульянченко электросамокат купил в качестве доптранспорта. Удобно, практично. Только периодически приходится выезжать на проезжую часть.

Геннадий Ульянченко – владелец электросамоката:

«Все-таки надо обустраивать отдельную дорожку для велосипедов и самокатов».

Стремительно ворвавшись в городскую среду, они, кажется, опередили даже закон. Быстрые, мобильные, но с неясным статусом.

Так, в Казани сейчас идет суд по делу владельца самоката, задержанного в нетрезвом виде. Мужчине грозит штраф и лишение прав.

Пока решается правовой статус владельцев самокатов интернет наполняется очередными новостями с участием двухколесного транспорта. Автоинспекторы пока разводят руками. По характеристикам – мопед или скутер, но права не нужны. Да и в правилах дорожного движения его пока нет.

Понятно, что так долго в подвешенном состоянии такие средства передвижения быть не могут. Сейчас **Минтранс России** отправил на рассмотрение ряд поправок в ПДД. Электросамокаты, гироскутеры, моноколеса назовут средствами индивидуальной мобильности. Водителей могут обязать ездить только по велосипедным дорожкам или по тротуарам.

<https://stavropolye.tv/news/139951>

ВЕСТИ САРАТОВ; АННА ГОЛОВЧИНСКАЯ; 2020.07.10; 80 НОВЫХ ТРОЛЛЕЙБУСОВ ГОТОВЫ К ВЫХОДУ НА ЛИНИИ

В Ленинском депо завершаются технические работы по приемке московских троллейбусов. Благодаря поддержке Председателя Госдумы Вячеслава Володина удалось договориться о поставке 80 единиц после ликвидации в столице троллейбусной сети.

В Саратов уже прибыли 83 троллейбуса. После ликвидации в столице контактной сети машины пошли под списание. При поддержке спикера Госдумы Вячеслава Володина

удалось договориться о передаче техники Саратову. Это начало обновления городского парка.

Вячеслав Володин: «На будущий год в рамках лизинга мы сейчас завершили переговоры с **министерством транспорта**, удастся выйти на решение покупки по льготным ценам еще 30 троллейбусов, надеюсь, что это будут троллейбусы, произведенные на Энгельском заводе. И таким образом, у нас из 150 единиц, которые работают в городе, 130 будут соответствовать всем требованиям».

Все троллейбусы – не старше года выпуска. Для сравнения, сейчас на линии работают машины, сошедшие с конвейера 13, а то и 17 лет назад. Новая техника проходит полный осмотр: от проверки люфта руля до внутренних агрегатов.

Игорь Чикишев, начальник участка Ленинского троллейбусного депо: «Нареканий нет по поводу техсостояния, потому что сколько делали проверок и по маслу, и по движению троллейбуса, ведут себя великолепно».

В первую очередь, московские троллейбусы выйдут на самый протяженный саратовский маршрут – №5. Количество машин на линии планируется увеличить почти вдвое, а интервал движения сократить до трех минут. При поддержке Вячеслава Володина удалось поднять тарифные ставки, и теперь зарплата водителей составляет от 43 до 50 тысяч рублей.

Сергей Кирин: «Сейчас основная масса возвращается старые, если так можно сказать, водители, которые раньше здесь работали и уходили. Сейчас все водители возвращаются. Помимо старых также и новую группу набираем, и их обучаем».

Пока водители привыкают к новому рабочему месту прямо в депо. И мечтают поскорее выйти на линию.

Павел Маев, водитель троллейбуса: «Для нас это новая техника, более современная, более комфортабельная, с кондиционерами, с автономным ходом».

Накануне в Саратове после реконструкции открыли Трофимовский мост. И в ближайшее время по новому мосту пойдут новые троллейбусы.

<https://gtrk-saratov.ru/80-novyh-trollejbusov-gotovy-k-vyrodu-na-linii/>

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; ПРАВИЛА СОФИНАНСИРОВАНИЯ КОНЦЕССИИ ПО ОБХОДУ ТОЛЬЯТТИ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ХОТЯТ СМЯГЧИТЬ ИЗ-ЗА COVID-19 – ЗАКОНОПРОЕКТ

Минтранс РФ разработал проект постановления правительства, смягчающий требования к регионам в части софинансирования концессионных проектов автотранспортного коридора «Европа – Западный Китай» (ЕЗК), основным из которых является проект строительства автодорожного обхода Тольятти с мостом через Волгу, следует из материалов портала regulation.gov.ru.

Изменения предполагается внести в правила предоставления иных межбюджетных трансфертов регионам на развитие автотранспортного коридора «Европа – Западный Китай». В частности, предполагается приостановить действие пунктов правил, в соответствии с которыми регион должен вернуть в федеральный бюджет 10% средств, предоставленных ему оттуда в течение конкретного года, в случае недостижения целевых показателей по проекту.

В рамках концессионного соглашения, заключенного в конце прошлого года, строится входящий в ЕЗК обход Тольятти с мостовым переходом через Волгу. Концедентом проекта выступает Самарская область, концессионером – хозяйственное партнерство «Концессионная компания «Обход Тольятти», участниками которого являются ООО «ИнфраКАП» (75%) и ООО «Автодор – Платные дороги» (25%). Стоимость проекта – 121 млрд руб., из которых 67 млрд руб. – капитальный грант из федерального бюджета в виде иных межбюджетных трансфертов Самарской области, 54 млрд руб. – средства из

внебюджетных источников. В конце 2019 года Самарская область получила более 12 млрд рублей федеральных средств на начало строительства моста.

«Ситуация, связанная с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19) и введенный в первой половине 2020 года субъектами РФ режим самоизоляции в значительной степени повлиял на экономическую ситуацию в субъектах РФ, в том числе в части реализации региональных проектов, что также может отразиться на результатах региональных проектов и неосвоению иных межбюджетных трансфертов. Учитывая изложенное, проектом постановления предлагается приостановить до 1 января 2022 года действие пунктов 12-15 правил и не применять меры ответственности по отношению к субъектам РФ за недостижение результатов предоставления иных межбюджетных и нарушения обязательств, предусмотренных соглашением», – говорится в материалах проекта постановления на портале regulation.gov.ru.

В середине июня губернатор Самарской области Дмитрий Азаров заявлял, что несмотря на сложности ковидного периода, строительство моста через Волгу идет по графику на обоих берегах реки.

Проект обхода Тольятти с мостом через Волгу предусматривает строительство 100-километровой четырехполосной автодороги категории 1Б в обход Тольятти с мостом в районе села Климовка и выходом на М-5. В рамках проекта также запланировано строительство трех транспортных развязок.

Планируемый срок строительства – 4 года, расходы на эксплуатацию и содержание моста после ввода в эксплуатацию запланированы на уровне 80 млрд рублей за 16 лет.

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; «АВТОДОР» И HUAWEI ДОГОВОРИЛИСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ В РАЗВИТИИ ПЛАТНЫХ АВТОДОРОГ В РФ

Госкомпания «Автодор» и компания Huawei заключили меморандум о взаимопонимании, планируют определить новые потенциальные области и проекты для взаимодействия в сфере строительства и эксплуатации скоростных платных автодорог в России, сообщила **пресс-служба** госкомпании.

Документ подписали председатель правления «Автодора» Вячеслав Петушенко и гендиректор Huawei Enterprise в регионе Евразия Сяо Хайцзюнь от лица ООО «Техкомпания Хуавэй».

«Автодор» проектирует и строит новые трассы, реконструирует существующие дороги, прокладывая вдоль них оптические линии связи. Они используются для внедрения автоматизированных систем управления, развития интеллектуальных транспортных систем и могут служить основой для инфраструктуры беспилотного транспорта. Кроме этого, госкомпания работает над тем, чтобы на протяжении всей сети дорог, которые находятся в ее доверительном управлении, была устойчивая сотовая связь», – отмечает **пресс-служба** «Автодора».

В свою очередь, Huawei является поставщиком инфокоммуникационных и инфраструктурных решений, а также умных устройств. Основные направления ее работы – телекоммуникационные сети, информационные технологии, умные устройства и облачные сервисы. Компания осуществляет разработки технологий 5G, беспилотного транспорта, нового поколения корпоративной высокоскоростной беспроводной связи – Wi-Fi 6.

Подробностей о перспективных проектах госкомпания не приводит.

«Автодор» создан в 2009 году для развития сети скоростных платных автомагистралей в РФ. В его доверительном управлении находится более 3,4 тыс. км автодорог федерального значения, в частности трассы М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-3 «Украина», М-11 «Нева».

Госкомпания также выступает ответственным исполнителем строительства ЦКАД в Московской области и новой скоростной трассы М-12 из Москвы в Казань.

<https://tass.ru/ekonomika/9653829>

<https://abnews.ru/2020/10/07/avtodor-i-huawei-budut-sovmestno-razvivat-platnye-dorogi-v-rf/>

РИА НОВОСТИ; 2020.07.10; ГЛАВА МВД ПРИЗВАЛ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА ПОВТОРНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПДД

МВД России выступает за увеличение штрафов за повторные нарушения правил дорожного движения, заявил министр внутренних дел Владимир Колокольцев.

«Те правонарушения, которые напрямую касаются общественной безопасности, других видов противоправной деятельности, которые могут принести несоизмеримый вред интересам граждан и их здоровью, здесь суммы штрафов нужно увеличивать. Явный пример – это область безопасности дорожного движения. Мы знаем много случаев, когда гражданин десятки, сотни раз в год нарушает, а никакие штрафные санкции его не останавливают. Значит, нужно разрабатывать более серьезные меры воздействия, чтобы гражданин сделал вывод, что либо он лишится водительского удостоверения, либо будет вести законопослушный образ жизни», – сказал Колокольцев на заседании в Совете Федерации.

Ранее широкий резонанс вызвали поправки, существенно увеличивающие штрафы за нарушение ПДД. Так, за превышение скорости от 20 до 40 километров в час предлагалось штрафовать на три тысячи рублей (сейчас 500 рублей), от 40 до 60 километров в час – на четыре тысячи (сейчас 1,5 тысячи) и так далее. После шквала критики Минюст решил отказаться от повышения штрафов.

<https://ria.ru/20201007/shtraf-1578595513.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.07.10; В ГОСДУМЕ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ ЗА ПОВТОРНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПДД

Увеличить штрафы за повторное нарушение можно еще и за экологические преступления, в целом такая мера может быть альтернативой административной преюдиции, когда за повторное совершение аналогичного правонарушения гражданина наказывают не по КоАП, а по УК, считает первый зампред комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Михаил Емельянов.

Ранее глава МВД РФ Владимир Колокольцев заявил, что ведомство выступает за увеличение штрафов за повторные правонарушения, в частности, касающиеся нарушения правил дорожного движения.

«Прежде всего, (увеличение штрафов за повторные нарушения) нужно рассматривать в новой редакции Кодекса об административных правонарушениях, в действующий уже бессмысленно вносить такие поправки, он скоро прекратит свое действие», – сказал Емельянов РИА Новости.

Также, по мнению парламентария, увеличение штрафа за повторное нарушение возможно не по всем статьям, а только по «особо тяжким»: например, в ПДД это может быть пересечение двойной сплошной линии или за злостное нарушение скоростного режима.

Кроме того, помимо ПДД, считает Емельянов, предусмотреть увеличение штрафа за повторное нарушение можно по экологическим преступлениям: здесь за повторное нарушение должны быть более серьезные санкции.

«Повышение штрафов за повторное нарушение может быть альтернативой преюдиции: по какой-то части нарушений у нас в РФ уже предусмотрено уголовное наказание (при повторном совершении). Можно отойти от уголовного наказания и просто увеличить штрафы и наказание сделать по административному порядку», – отметил парламентарий.

<https://ria.ru/20201007/shtrafy-1578612623.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.07.10; ЭКСПЕРТ: ИДЕЯ О ПОВЫШЕНИИ ШТРАФОВ ЗА ПОВТОРНЫЕ НАРУШЕНИЯ ПДД НЕ СРАБОТАЕТ

Идея МВД об увеличении штрафов за повторные правонарушения на дорогах в России неплохая, но сначала нужно сделать неотвратимым наказание для всех водителей, избранных быть не должно, считает координатор общественного проекта «Движение» Андрей Орел.

Ранее МВД РФ выступило за увеличение штрафов за повторные правонарушения, в частности, касающиеся нарушения правил дорожного движения.

«Идея, в целом, неплохая и какое-то отрезвляющее действие на водителей это будет оказывать, в том смысле, чтобы они аккуратнее ездили, не совершали каких-то жестких и серьёзных правонарушений. Но, к сожалению, система МВД, а особенно ее подразделение ГИБДД, у нас (в России – ред.) самая коррумпированная. ...В нашей стране это не сработает», – сказал РИА Новости Орел.

По мнению эксперта, такая политика в отношении правонарушителей, без предварительной корректировки самой системы наказаний, приведёт к процветанию коррупции и поспособствует «более эффективному обогащению, тех, кто хочет избежать наказания с одной стороны, и тех, кто покрывает преступления – с другой».

«Сначала сделать неотвратимость наказаний: совсем неважно кто за рулём – прокурор или работник завода, если виноват, нужно наказать», – подытожил Орел.

<https://ria.ru/20201007/shtrafy-1578631630.html>

ТАСС; 2020.07.10; В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ВЗАМЕН РУХНУВШЕГО

Компания УСК «Мост» приступила к строительству в городе Свободном Амурской области путепровода, который обрушился в 2018 году. Работы планируется завершить в октябре 2021 года, сообщила в среду **пресс-служба** правительства области.

Автомобильный мост, соединяющий заливную часть Свободного, в которой проживает около 15 тыс. человек, с центральной, обрушился в октябре 2018 года. На участок Транссиба упали два пролета автомобильного моста. Власти решили демонтировать мост и построить новый.

«Путепровод в Свободном планируется сдать в октябре 2021 года», – говорится в сообщении.

По информации главы дирекции по строительству АО «УСК МОСТ» Эдуарда Давыдова, уже произведен демонтаж пролетного строения и опор городской части старого путепровода, отсыпаны две строительные площадки, возведен вахтовый городок. «В данный момент ведется демонтаж заливной части путепровода, на объекте задействовано 30 человек и 21 единица техники. Работы идут по графику», – сказал Давыдов.

По проекту реконструируемый мост будет длиной 173 м и шириной 12,9 м с двумя полосами движения. Запланированная ширина проезжей части – 6 м. Все пролетные строения возведут из стали.

<https://tass.ru/obschestvo/9649327>

ТАСС; 2020.07.10; ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ НА КОЛЫМЕ УВЕЛИЧАТ ПОЧТИ НА 40%

Федеральные власти намерены в 2021 году выделить на ремонт федеральной трассы «Колыма» в Магаданской области 6,8 млрд рублей – почти на 40% больше, чем в этом году. В связи с этим отремонтировано будет почти вдвое больше километров дороги, сообщили в среду журналистам в **пресс-службе** правительства региона.

«Объем федерального финансирования, выделенный на этот год, составил 4,2 млрд рублей. В 2021 году будет выделено финансирование в объеме 6,8 млрд рублей», – сообщили в **пресс-службе** правительства Колымы.

По информации областных властей, всего в этом году было запланировано ввести в эксплуатацию 38 км трассы. Поставленную задачу удалось выполнить: 27 км уже введены, еще 11 км будут готовы на следующей неделе. В следующем году запланировано привести в нормативное состояние 64 км трассы.

Ранее областные власти сообщали, что всего до конца 2024 года в регионе будет отремонтировано 170 км федеральной трассы «Колыма». К этому же времени планируется обеспечить твердым дорожным покрытием все населенные пункты, через которые проходит дорога в Магаданской области. Сейчас такое покрытие имеется только в трех из восьми населенных пунктах.

О том, что только 18% автодорог Колымы соответствуют нормам, губернатор Магаданской области Сергей Носов докладывал президенту **Владимиру Путину** в сентябре 2018 года. В январе 2019 года глава государства поддержал инициативу Носова о приведении трассы «Колыма» в соответствие современным стандартам и утвердил перечень поручений правительству РФ об установлении устойчивого автотранспортного сообщения между центрами экономического роста на территории Магаданской области и БАМом.

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://tass.ru/ekonomika/9647603>

ТАСС; 2020.07.10; ГУБЕРНАТОР ПРИМОРЬЯ ПОРУЧИЛ ОГРАНИЧИТЬ ДВИЖЕНИЕ БОЛЬШЕГРУЗОВ С УГЛЕМ В НАХОДКЕ

Губернатор Приморья Олег Кожемяко поручил ограничить движение большегрузов с углем по городу Находка, так как они портят дороги и загрязняют воздух угольной пылью. Об этом сообщила в среду **пресс-служба** краевого правительства.

Губернатор уточнил, что выезд на улицы города большегрузов с углем допустим в случае, когда речь идет о жизнеобеспечении города, доставке топлива до котельных. Он напомнил о необходимости организовать закрытые терминалы по перегрузке угля.

«Сейчас проводится анализ, в ноябре нам доложат о том, как стивидоры выполняют требования по организации закрытых терминалов – на каком этапе находится данная работа. Если окажется, что никакие меры не предпринимались, сделаем так, чтобы такие стивидорные компании перегрузкой угля не занимались», – приводит **пресс-служба** слова Кожемяко.

Проблема загрязнения воздуха угольной пылью в Приморье обсуждается несколько лет, но в 2017 году она особенно обострилась. Тогда через порты Приморья резко вырос экспорт угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, из-за открытой перевалки угольная пыль разносилась по окрестностям, что вызывало жалобы местных жителей. Президент **Владимир Путин** дал поручение минимизировать выброс угольной пыли и перейти на применение современных технологий перевалки угля. Вопрос соблюдения экологических норм при погрузке угля в портах Приморья находится на контроле правительства края.

<https://tass.ru/obschestvo/9647463>

РИА НОВОСТИ; 2020.07.10; В ФИНЛЯНДИИ ОТКРОЮТ АВТОДОРОГИ С РАЗНЫМИ СКОРОСТНЫМИ РЕЖИМАМИ НА ПОЛОСАХ

Власти Финляндии с января 2021 года планируют открыть автодороги с разными скоростными режимами на разных полосах, сообщает «ЕвроПульс».

Эксперимент планируют провести на нескольких участках трассы между Хельсинки и Турку – двумя крупнейшими финскими городами.

Такой дифференцированный скоростной режим снизит количество ДТП, считает **министерство транспорта** и связи Финляндии.

Разница между максимально допустимой скоростью на разных полосах дороги составит 20 километров в час. Правые ряды, откуда машины чаще поворачивают, будут двигаться медленнее, а левые – быстрее. Следить за соблюдением скоростного режима будут камеры.

Дороги в Финляндии уже безопаснее, чем во многих странах ЕС. По данным ОЭСР, в среднем за год там в ДТП погибает 46 человек на миллион жителей, а в целом по ЕС – около 50. Для сравнения, в России в 2019 году на дорогах погибли 124 человека на миллион жителей.

<https://ria.ru/20201007/finlyandiya-1578564583.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2020.07.10; ИЗМЕНИЛИСЬ ПРАВИЛА ТЕХОСМОТРА КВАДРОЦИКЛОВ; ШТРАФ ЗА ОТСУТСТВИЕ ТО НА ВНЕДОРОЖНОМ МОТОТРАНСПОРТЕ ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ В НЕСКОЛЬКО РАЗ

С 7 октября обязательный техосмотр в Гостехнадзоре обязаны будут проходить владельцы квадрициклов и мотовездеходов. Вступает в силу постановление Правительства, которое корректирует правила проведения ТО самоходных машин и других видов спецтехники.

Что изменилось

Все владельцы спецтехники обязаны ежегодно проходить техосмотр в органах Гостехнадзора. Однако в предыдущем постановлении чётко оговаривались только две категории техники: тракторы и самоходные дорожно-строительные машины, к которым причислялись и снегоходы, квадроциклы и болотоходы. Сейчас список расширили. В него попали коммунальные и сельскохозяйственные машины, а также наземные безрельсовые механические транспортные средства. Кроме того, впервые в перечень попали внедорожные автотранспортные средства, имеющие двигатель внутреннего сгорания объёмом свыше 50 кубических сантиметров или электродвигатель максимальной мощностью более 4 киловатт (квадрициклы). Раньше для них делалось исключение.

Несмотря на схожесть названий, квадроцикл и квадрицикл – это два абсолютно разных транспортных средства. Если первый вид транспорта является четырёхколесным мотовнедорожником, то на втором разрешено ездить по общим дорогам и трассам. К тому же для управления данными транспортом нужны разные категории водительского удостоверения: А1 и В соответственно.

Новым постановлением также определяется, что техосмотр машин должен проводиться до их регистрации органами Гостехнадзора. Также скорректирован перечень документов, представляемых для прохождения техосмотра. Так, в случае прохождения технического осмотра до государственной регистрации требуется документ, подтверждающий право собственности, и паспорт машины с отметкой об уплате утилизационного сбора либо отметкой об основании её неуплаты.

Закрепляется, что внедорожные автотранспортные средства, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие, помимо сиденья водителя, более восьми сидячих мест, проходят ТО каждые 6 месяцев, а остальные машины – ежегодно.

Штрафы вырастут

Тем временем правительственная комиссия по законопроектной деятельности одобрила поправки в Кодекс об административных правонарушениях, предусматривающие ужесточения штрафных санкций для владельцев тракторов, вездеходов или снегоходов за непройденный техосмотр.

Предполагается, что штрафы для граждан составят от 500 до 1000 рублей, штрафы для должностных лиц – от 3000 до 5000 рублей. Сейчас штраф составляет от 100 до 300 рублей.

По замыслу разработчиков, законопроект позволит обеспечить безопасность жизни и здоровья граждан. Проверять наличие ТО у тракторов и квадроциклов и штрафовать их собственников в полях гаишники не будут. Этим займутся региональные органы технадзора.

Встреча на дороге

Квадроцикл, или четырёхколёсный мотовездеход, является внедорожным транспортом, то есть не предназначенным для езды на дорогах общего пользования. Однако ответственности за это в законодательстве не предусмотрено.

По словам первого зампреда Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслава Лысакова, учитывая большую популярность и распространённость данного вида транспорта, очевидно назрела необходимость регламентировать этот вопрос.

«Как известно, сейчас **Минтранс** планирует легализовать езду на электросамокатах по дорогам общего пользования, а также заняться регламентированием использования гироскутеров, скейтов и роликовых коньков в городе, – напомнил депутат. – Почему забыли о проблеме самоходной спецтехники? Сегодня квадроцикл нередко можно встретить на скоростных дорогах. Угрозу для остальных такая техника представляет серьёзную, а штраф – минимальный».

Напомним, все внедорожные мототранспортные средства относятся к категории А1, то есть для управления квадроциклом или снегоходом на законных основаниях потребуются удостоверение тракториста-машиниста с данной категорией, которое выдаётся в Гостехнадзоре. Обычные водительские права не позволяют управлять квадроциклами, даже если в них открыты все категории. Сотрудник ГИБДД в этом случае вправе выписать штраф за управление транспортным средством без водительского удостоверения до 15 тысяч рублей, а мотовездеход отправить на штрафстоянку.

<https://www.pnp.ru/politics/izmenilis-pravila-tekhosmotra-kvadrociklov.html>

КРУИЗ ИНФО; ИГОРЬ ГОРНОСТАЕВ; 2020.07.10; РЕЧНЫЕ ЭКСПРЕСС-НОВОСТИ

Определена площадка под строительство «Порта Лиинахамари»

Таким образом, в Мурманской области продолжается подготовка к реализации большого туристического проекта «Порт Линахамари» как дочернего предприятия ПАО «ГМК Норильский никель». Она предусматривает не только развитие природного и экологического туризма, но и создание необходимой инфраструктуры в Печенгском районе области, необходимой для захода круизных судов, яхт, а также для дайвинга, морской рыбалки и других видов водного отдыха. Компания рассчитывает создать курорт мирового уровня по аналогии с «Розой Хутор», общий объем капиталовложений планировался в размере около 14 млрд рублей. Программа туристического кластера «Порт Линахамари» может быть включена в новый национальный проект по туризму, который разрабатывается в правительстве РФ по поручению **премьер-министра Михаила Мишустина**. Он уже получил одобрение президента **Владимира Путина**. Осенью проект должны быть представлен правительству для рассмотрения. По словам губернатор региона Андрея Чибиса, у Мурманской области есть все возможности для того, чтобы совместно с компанией «Норникель» реализовать намеченное.

Работа госпортконтроля Московского бассейна за 9 месяцев

В ходе осуществления государственного портового контроля в Московском бассейне внутренних водных путей за 9 месяцев 2020 года проведено 372 инспекций пассажирских судов. В результате выявлено 1045 нарушений обязательных требований, временно задержано 15 теплоходов. За сентябрь инспектировано 78 пассажирских судов, выявлено 172 нарушения, временно задержано 5 теплоходов. Как сообщила **пресс-служба** ФГБУ «Канал имени Москвы», основными причинами задержания судов инспекторами портового контроля являются отсутствие у судоводителей надлежащих судовых документов, неудовлетворительное состояние противопожарного, аварийно-спасательного и навигационного оборудования, главных и вспомогательных двигателей и механизмов, а также несоответствие дипломов и квалификационных свидетельств членов экипажей судов занимаемым ими должностям. Для сравнения, за аналогичный период 2019 года было проведено 544 инспекций пассажирских судов, выявлено 1595 нарушений, временно задержано 9 теплоходов. За сентябрь прошло 97 инспекций, выявлено 214 нарушений, временно задержано 2 пассажирских судна.

В Забайкалье проведен технический рейс нового катера

Первый технический рейс пассажирского катера «Шилка-6» в Сретенском районе Забайкальского края состоялся в конце сентября 2020 года. Как сообщила **пресс-служба** правительства края, проведена большая работа по внесению нового катера в российский речной регистр и сейчас идет оформление его лицензии на пассажирские перевозки. Катер собираются запустить для пассажироперевозок до конца текущего навигационного сезона. Маршрут установлен от райцентра Сретенск до поселка городского типа Усть-Карск, но в дальнейшем его планируют продлить до поселка Куларки. **Вице-премьер** правительства Забайкалья Алексей Казаков проехал по всему маршруту, намеченному для регулярных рейсов. Как он сообщил, катер приобретен по проекту «Инициативное бюджетирование», с инициативой реализации которого вышли сами граждане. Был открыт счет, на котором они собрали порядка 700 тыс. рублей. Еще 4 млн рублей выделила администрация района, также проект поддержали краевое правительство и Ново-Широкинский рудник. Всего было собрано 42 млн рублей. Название катера «Шилка-6», имеющего небольшую осадку, придумывали коллегиально. «Шилка» – это река, которая проходит через Сретенский район и впадает в Амур, а «6» -шестая модель, которая вышла с Костромского судостроительного завода.

На Ямале на водную линию вышло новое быстроходное судно

В Шурышкарском районе Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) свой первый рейс по реке Обь маршрута Мужы – Лопхари (через Азовы и Горки) совершил новый быстроходный катер «Победа-75», сообщила **пресс-служба** губернатора округа. По его заказу на Костромском заводе специально для района построили катер КС-162. Небольшая осадка судна позволит ходить по мелководным протокам Оби и принимать пассажиров на борт даже с необорудованного берега. Судно спроектировано с учетом северного климата и оснащено противопожарными системами и ГЛОНАСС. КС-162 может пройти 600 км без дозаправки, развивать скорость при полном водоизмещении до 45 км/час. В рубке, пассажирском салоне и санузле предусмотрены системы отопления, а в летний период – судовая система кондиционирования. До конца текущей навигации катер будет ходить по наполняемости. В навигацию-2021 года он станет обслуживать несколько маршрутов от села Мужы – до сел Овгорт и Лопхари. Также при наличии пассажиров, перевозки будут осуществляться по маршруту до села Питляр.

Шлюз с каравеллами в Подмосковье собираются реконструировать

ФГБУ «Канал имени Москвы» объявил конкурс на реконструкцию гидроузла № 3 Яхромского района гидросооружений, расположенного в Дмитровском районе Московской области. Максимальная цена контракта составила 406,55 млн рублей. Мероприятие включено в федеральный проект «Внутренние водные пути» транспортной

части **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**. В рамках намеченных работ планируется реконструировать механическое оборудование гидротехнической и строительной части водосброса, механическое оборудование шлюза и контрольно-измерительную аппаратуру гидроузла. Также проектом предусмотрено оснащение гидроузла № 3 всеми необходимыми инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

Росгидромет назвал причины увеличения водности рек

Специалисты отметили рост годового стока большинства крупнейших рек России, это происходит из-за роста количества осадков и зимних оттепелей, говорится в докладе Росгидромета о научно-методических основах для разработки стратегий адаптации к изменениям климата в Российской Федерации. В докладе отмечается, что годовой сток большинства крупнейших рек России в последнее тридцатилетие в среднем выше, чем в предшествующее время. Значительно увеличилась водность Волги, а также крупных рек, впадающих в Северный Ледовитый океан. «Основной причиной увеличения стока рек зимой на Европейской части России, по-видимому, является рост как количества осадков, так и повторяемости зимних оттепелей. В Приморье и на Северном Кавказе увеличиваются частота и рост высоких уровней воды при дождевых паводках. Возрастают также частота и мощность наводнений, обусловленных заторами льда на реках Восточной Сибири», – передает РИА «Новости» сообщение Росгидромета.

<http://kruiz-info.ru/novosti/otraslevye-novosti/12-rechnye/5754-06-10-2020>

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; ЛЕДОКОЛ «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН» БУДЕТ СДАН 3 НОЯБРЯ – ГЛАВА ОСК

АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) планирует передать заказчику ледокол «Виктор Черномырдин» 3 ноября, сообщил глава ОСК Алексей Рахманов.

«Еще один самый мощный дизель-электрический ледокол произведен нами и 3 ноября, в день годовщины смерти Виктора Степановича Черномырдина, названный в его честь корабль будет сдан в Петербурге», – сказал Рахманов в ходе выступления в Совете Федерации.

В конце сентября АО «Балтийский завод» (входит в ОСК, основной исполнитель контракта) и ФГУП «Росморпорт» подписали акт приема-передачи судна.

Ранее сроки передачи ледокола «Виктор Черномырдин» неоднократно переносились.

В апреле **Минтранс**, Минпромторг и ОСК пришли к договоренности об условиях передачи ледокола.

В феврале 2020 года ОСК заявляла о намерении сдать ледокол без штрафных санкций, стоимость его строительства корпорация собиралась оспорить в суде. «Планируемый срок – первый квартал 2020 года», – сообщала ОСК.

Строительство «Виктора Черномырдина» началось в октябре 2012 года. Первоначально его передача «Росморпорту» была запланирована на 2015 год, однако затем сроки сдвигались. «Балтийский завод» спустил ледокол на воду в конце декабря 2016 года, тогда, по данным «Росморпорта», техническая готовность ледокола составляла 50%.

В июле 2019 года «Ведомости» со ссылкой на источники, близкие к **Минтрансу**, сообщили, что стоимость строительства ледокола, на котором ранее произошел пожар, выросла в 1,5 раза, до 12 млрд рублей.

«Адмиралтейские верфи» (входит в ОСК, достраивали ледокол) в октябре 2019 года завершили морской этап заводских ходовых и государственных испытаний «Виктора Черномырдина». После испытаний судно вернулось на завод для проведения ревизии и чистовой отделки. Все технические характеристики ледокола в ходе испытаний были подтверждены.

Дизель-электрический ледокол проекта 22600 является одним из самых мощных и самым большим в мире неатомным ледоколом, предназначен для работы на Северном морском пути. Длина судна – 147 м, ширина – 29 м, осадка – 8,5 м, автономность плавания – 60 суток, мощность силовой установки – 25 МВт. Общая численность экипажа и спецперсонала составляет 128 человек.

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; ТЕРМИНАЛ «ОТЭКО» В ТАМАНИ В СЕНТЯБРЕ ПЕРЕВАЛИЛ РЕКОРДНЫЕ 1 МЛН Т УГЛЯ

Объем перевалки угля на Таманском терминале навалочных грузов (ТТНГ) группы «ОТЭКО» в сентябре 2020 года превысил 1 млн тонн.

Как сообщает «ОТЭКО», это рекордный показатель месячной перевалки с момента ввода терминала в работу в октябре прошлого года.

В сентябре комплекс отправил 17 балкеров, среди них два крупнейших – типа Capesize и Baby Capesize, а также 6 судов типа Panamax и Post Panamax.

Всего за 9 месяцев 2020 года ТТНГ перевалил 6,36 млн тонн угля различных марок.

В настоящее время перевалочная мощность терминала составляет 3 млн тонн угля в месяц.

«Балкеры типа Capesize способны перевозить до 220 тыс. тонн угля. Этот тип судов является самым большим способным на регулярной основе проходить через Босфорский пролив. ТТНГ стал первым терминалом на Черноморском побережье России, имеющим возможность формировать и отправлять судовые партии угля до 220 тыс. тонн на развитые и перспективные мировые рынки: в Турцию, Южную Европу, страны ближнего Востока, Африки, Азии, в том числе в Индию, Китай и Пакистан», – говорится в пресс-релизе.

Как сообщалось, «ОТЭКО» в октябре 2019 года ввела в порту Тамань терминал по перевалке навалочных грузов мощностью 60 млн тонн в год: 50 млн тонн угля, 5 млн тонн серы и 5 млн тонн минеральных удобрений. Его строительство велось с 2009 года.

На сайте группы сообщается, что ТТНГ – первый и крупнейший на побережье Азово-Черноморского бассейна России специализированный терминал по перевалке сыпучих материалов.

Предполагается, что Таманский терминал навалочных грузов выйдет на проектную мощность в 60 млн тонн в конце 2021 года. При наличии потребностей рынка мощность может быть увеличена без остановки эксплуатации.

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; ЭКС-ГЕНДИРЕКТОР ВМТП НАМЕРЕН ОСПОРИТЬ В СУДЕ СВОЮ ОТСТАВКУ

Бывший генеральный директор ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP) (ВМТП, крупнейшая стивидорная компания в порту Владивосток, входит в группу FESCO) Заирбек Юсупов заявил о намерении оспорить в суде досрочное прекращение его полномочий в качестве руководителя компании.

«Если мои услуги и я вам нужен, то я готов подать в суд и восстанавливаться (в должности гендиректора – ИФ), потому что аргументов очень много», – сказал Юсупов во время встречи с докерами, видео которой размещено на странице ВМТП в одной из соцсетей.

Информацию о намерении экс-главы ПАО обратиться в суд подтвердила «Интерфаксу» заместитель председателя Российского профсоюза докеров, представитель профкома докеров ВМТП Елена Хорошун.

Как сообщалось, с конца прошлой недели докеры ВМТП выходят на акции протеста из-за прекращения 1 октября полномочий генерального директора Юсупова. Новым руководителем компании со 2 октября стал Роман Кухарук. По словам представителя

профкома ВМТП, работники опасаются, что после смены гендиректора ухудшатся условия работы на предприятии.

Президент транспортной группы FESCO Аркадий Коростелев и вновь назначенный генеральный директор ВМТП 5 октября по требованию докеров прибыли в порт для переговоров с работниками. Митингующие закидали их касками, переговоры не состоялись. Коростелев и Кухарук получили травмы и обратились в правоохранительные органы. Транспортная полиция начала проверку.

Позже Коростелев обратился к Российскому профсоюзу докеров и первичной профсоюзной организации ВМТП с просьбой прекратить акции протеста из-за смены руководства порта.

Менеджмент ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH) (головная компания группы FESCO) в связи с акцией работников ВМТП назвал самоуправством действия Юсупова.

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; ОТСТРАНЕННЫЙ ГЕНДИРЕКТОР ВМТП ЗАЯВЛЯЕТ О КРУПНЫХ ИНВЕСТИЦИЯХ ПРИ ЕГО РУКОВОДСТВЕ

ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP) (ВМТП, крупнейшая стивидорная компания в порту Владивосток, входит в группу FESCO) в 2020 году инвестировало в модернизацию 1,158 млрд рублей, сообщил отстраненный генеральный директор ВМТП Заирбек Юсупов на встрече с трудовым коллективом порта.

«С 2016 года грузооборот вырос более чем в два раза – с 5,6 млн тонн до 11,9 млн тонн. Увеличились возможности порта, мы обновили краны и оборудование. Значительно выросли инвестиции в реконструкцию и модернизацию порта – от 248 млн (рублей – ИФ) в 2016 году до 1 158 млн (рублей) в 2020 году. И это при том, что в условиях пандемии мы несколько сократили программу инвестиций, потому что за четыре года и так многое было сделано», – приводит слова Юсупова **пресс-служба ВМТП**.

Он отметил, что EBITDA стивидора выросла более чем в два раза за период с 2016 по 2020 годы: «В 2016 году этот показатель составлял \$49,8 млн, а в 2020 – \$105,1 млн».

Юсупов с 2016 года занимал должности вице-президента FESCO по портовому дивизиону и генерального директора ВМТП, совмещая их.

Как сообщалось, с конца прошлой недели докеры ВМТП выходят на митинги, протестуя против досрочного прекращения 1 октября полномочий гендиректора Юсупова. Новым гендиректором компании со 2 октября стал Роман Кухарук. По словам представителя профкома ВМТП, работники опасаются, что после смены руководителя ухудшатся условия работы на предприятии.

В понедельник по требованию протестующих Кухарук и президент FESCO Аркадий Коростелева прибыли в порт для переговоров с докерами. Митингующие закидали их касками, переговоры не состоялись. Представители FESCO обратились в правоохранительные органы.

ВМТП 1 октября разместил на «Федресурсе» уведомление о намерении обратиться в суд с заявлением о самобанкротстве. Причиной планируемого обращения является наличие у компании кредитного договора с банком ВТБ (МОЕХ: VTBR), заключенного в ноябре 2017 года.

Позже менеджмент FESCO заявил о неправомерных действиях со стороны руководства ПАО «ВМТП» в связи с намерением обратиться в суд с заявлением о самобанкротстве компании. Согласно сообщению FESCO, уведомление было подано 30 сентября от имени и. о. гендиректора ВМТП Хаджимурада Омарова. «Соответствующее уведомление размещено неуполномоченным лицом от имени компании без наличия на то каких-либо правовых оснований. Таким образом, действия Омарова Х.О. будут рассмотрены правоохранительными органами на предмет наличия признаков преступления,

предусмотренного ст. 197 УК РФ – заведомо ложное публичное объявление юридического лица о несостоятельности (банкротстве)», – сообщила компания.

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; ВГК КУПИЛА ДВЕ БАРЖИ ЗА 690 МЛН РУБ. ДЛЯ СВОЕГО УГОЛЬНОГО ПОРТА НА САХАЛИНЕ

ООО «Восточная горнорудная компания» (ВГК, крупный экспортер бурого угля в страны АТР) приобрело две баржи за 690 млн рублей для своего угольного морского порта на Сахалине.

«Флот угольного морского порта «Шахтерск» ВГК в Углегорском районе пополнится двумя самоходными баржами «Star Excellence» и «Star Success» общим дедвейтом 15 тыс. тонн. Приобретение двух дополнительных грузовых судов поможет оптимизировать морской цикл и увеличить пропускную способность порта на 1,9 млн тонн в год. На сегодня пропускная способность порта около 11-12 млн тонн в год. После ввода в эксплуатацию двух новых судов показатель составит почти 14 млн тонн в год», – сообщила **пресс-служба** компании.

«Инфраструктура порта и производительность перегружателей при наличии расширенного флота челноков с большим дедвейтом позволят увеличить производительность рейдовой погрузки угля и снизить себестоимость. Также ввод в эксплуатацию новых судов усилит прибрежный флот порта и позволит компании выйти на новый уровень отгрузки угля с целью достижения планов по экспорту твердого топлива в страны АТР. В перспективе компания планирует выйти на объемы добычи и отгрузки в 20 млн тонн в год», – говорится в сообщении.

ВГК уточняет, что баржи приобретены с привлечением инвестиций ООО «Роктри ВГК СТВ», созданной для развития рейдовой отгрузки угля в Углегорском районе в режиме Свободного порта Владивосток.

Сейчас суда буксируют из порта Моламьяйн (Мьянма) в крупную судовой верфь китайского городского округа Вейхай для проведения модернизации и докования. Там же они будут зарегистрированы в Российском международном реестре судов. К работе баржи приступят уже к началу навигации 2021 года.

В 2019 году ВГК добыла на Сахалине 9,3 млн тонн угля (на 24% больше, чем в 2018 году), по итогам 2020 года намерена отгрузить через морпорт Шахтерск 10,6 млн тонн угля против 8,8 млн тонн в прошлом году.

ТАСС; 2020.07.10; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА СЧИТАЕТ, ЧТО АВИАОТРАСЛИ РФ НУЖНО ОКОЛО ДВУХ ЛЕТ НА ПРЕОДОЛЕНИЕ КРИЗИСА

Российской авиационной отрасли при благоприятных обстоятельствах понадобится полтора-два года для преодоления последствий ограничений из-за пандемии коронавируса, заявил ТАСС аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов.

«Прогнозы по воздействию возможной второй волны коронавируса на авиационную отрасль пока давать сложно, все зависит от скорости распространения инфекции и сроков действия ограничений. Но уже сейчас понятно, что выходить из сложившейся ситуации при благоприятных обстоятельствах отрасль будет еще полтора-два года», – сказал Богомолов.

Первая волна коронавируса серьезно ударила по авиаперевозкам, особенно в международном авиасообщении, напомнил аудитор. «Только к середине сентября была решена задача по вывозу наших соотечественников из-за границы. Сегодня открыты только несколько стран, с которыми Россия осуществляет воздушные перевозки. А, как известно, международные перевозки – основной источник доходов авиакомпаний», – подчеркнул Богомолов.

Он уточнил, что за январь – август 2020 года российские авиакомпании перевезли 43,9 млн человек, или 51% от показателя за аналогичный период 2019 года. В том числе международные перевозки составили 9,5 млн человек (25,8% от показателя прошлого года).

«При этом в летние месяцы воздушные перевозки проходят свой основной пик, но в этом году авиакомпании пережили существенный провал на международном направлении. Так, например, в августе 2020 года в международном авиасообщении перевезено только 753,9 тыс. человек, что составило 12% от такого же показателя за август 2019 года – 6,3 млн человек», – отметил аудитор.

На поддержку авиаотрасли правительство РФ выделило из резервного фонда более 34 млрд рублей. Эта мера, по словам Богомолова, в определенной степени позволил ряду предприятий удержаться на плаву и сохранить рабочие места.

<https://tass.ru/ekonomika/9654501>

ТАСС; 2020.07.10; В ЗАБАЙКАЛЬЕ ВОССТАНОВЯТ 46 ПОСАДОЧНЫХ ПЛОЩАДОК ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Правительство Забайкальского края запланировало восстановить 46 посадочных площадок для развития внутренних перевозок по нацпрограмме развития Дальнего Востока, сообщила в среду **пресс-служба** Министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкалья.

«В крае около 120 населенных пунктов не имеют круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования. Утвержденные национальной программой развития Дальнего Востока мероприятия по развитию инфраструктуры, в том числе по восстановлению 46 посадочных площадок, позволят нам реализовать планы по расширению сети авиаперевозок», – приводятся в сообщении слова **замминистра** Сергея Кривошекова.

Пока внутреннее авиасообщение в Забайкалье организовано в девять труднодоступных и отдаленных населенных пунктов: Усугли, Тунгокочен, Красный Яр, Юмурчен, Усть-Каренгу, Красный Чикой, Мензу, Чару. До 2024 года запланирована реконструкция аэропортов Кадала и Чара, с 2025 года – восстановление посадочных площадок, а также реконструкция аэропортов в Краснокаменске и Красном Чикое.

Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года разработано по поручению **президента РФ Владимира Путина**. Текст документа утвержден **председателем правительства РФ Михаилом Мишустиним**.

<https://tass.ru/ekonomika/9649211>

ТАСС; 2020.06.10; РОССИЯ ОБСУЖДАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С СЕРБИЕЙ, ИНДИЕЙ И ЯПОНИЕЙ

Россия обсуждает возможность возобновления авиасообщения с Индией, Сербией и Японией, эта идея обсуждалась на совещании у **вице-премьера** Татьяны Голиковой, возглавляющей федеральный оперативный штаб по борьбе с коронавирусом. Об этом сообщил ТАСС во вторник источник, близкий к одному из участников совещания.

«На совещании у **вице-премьера** Татьяны Голиковой на этой неделе обсуждалась возможность возобновления полетов между Россией и Сербией, Индией и Японией», – сказал он.

Собеседник агентства уточнил, что конкретных решений на данный момент не принято, дата возможного возобновления полетов также пока обсуждается.

Россия прекратила регулярное пассажирское авиасообщение с другими странами весной из-за пандемии. С лета были частично возобновлены полеты в ряд государств: Белоруссию, Казахстан, Киргизию, Южную Корею, Египет, ОАЭ, Турцию,

Великобританию, Швейцарию, 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.

При этом некоторые авиакомпании, в том числе национальный перевозчик «Аэрофлот», выполняют в некоторые страны грузопассажирские рейсы, подразумевающие возможность продажи авиабилетов на грузовые международные полеты. Такая возможность у компаний появилась после отмены программы вывозных рейсов, которые формировались специально для возвращения граждан РФ на родину в условиях отсутствия регулярных полетов между странами.

<https://tass.ru/ekonomika/9644775>

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; «ЖУКОВСКИЙ» ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ ДЛЯ УПРОЩЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ЕС

Грузовой оператор аэропорта «Жуковский» – АО «Жиа карго» – получил сертификат RA-3 (Regulated agents third country) для упрощенной организации грузоперевозок в страны Евросоюза.

С 2014 года все следующие в или через ЕС грузы требуют оформления статуса АССЗ (Air cargo carrier third country), в большинстве случаев оформлением с привязкой к конкретному аэропорту занимаются сами авиакомпании, пояснили в **пресс-службе «Жуковского»**.

«Наличие у грузового оператора статуса RA-3 полностью меняет картину: с этого момента правом перевозки грузов в страны ЕС смогут автоматически воспользоваться все авиаперевозчики, что позволяет любым, в том числе и европейским, авиакомпаниям свободно совершать операции через «Жуковский», – сообщили в **пресс-службе**.

Это позволит «значительно расширить международный транзитный потенциал «Жуковского», сказал генеральный директор «Жиа карго» Евгений Солодилин, которого цитирует **пресс-служба**.

«Это касается не только грузовых авиакомпаний, но и таких авиационных партнеров, как «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL). После снятия действующих сегодня ограничений (из-за COVID-19 – ИФ) маршрутная сеть аэропорта сможет обеспечить значительные грузовые емкости на европейском направлении, а дозагрузка пассажирских самолетов коммерческим грузом позволит повысить рентабельность, станет эффективным способом выхода из текущего кризиса», – отметил Солодилин.

Грузовой комплекс «Жуковского» открылся в конце прошлого года. Площадь терминала – 9,2 тыс. кв. м, перрона – 90 тыс. кв. м, на нем могут одновременно разместиться четыре широкофюзеляжных Boeing-747 или шесть узкофюзеляжных Airbus 320/Boeing-737. В комплексе обслуживаются рейсы Sky gates airlines, «Почты России», «Авиастар-ТУ». В этом году комплекс планирует обслужить 12 тыс. тонн грузов, выход на полную мощность 100 тыс. тонн запланирован на 2025 год.

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; АЭРОФЛОТ С 25 ОКТЯБРЯ ОТКРОЕТ 2-Й ЕЖЕДНЕВНЫЙ РЕЙС В МОСКВУ ИЗ КЕМЕРОВО, ПО ВЕЧЕРАМ

Авиакомпания «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) в дополнение к утреннему открывает ежедневный вечерний рейс по маршруту Москва – Кемерово – Москва, сообщается на официальном сайте аэропорта Кемерово.

«Вылет рейса из Москвы (аэропорт Шереметьево) – в 09:55, прилет в Кемерово – в 18:25. Рейс будет вылетать из Кемерово в 19:15 и прибывать в аэропорт Шереметьево в 20:05. Для каждого аэропорта указано местное время», – говорится в сообщении. Полеты будут выполняться на воздушных судах Boeing-737-800.

Как уточнили «Интерфаксу» в справочной аэропорта, выполнение рейсов начнется 25 октября.

Кроме того, согласно официальному сайту аэропорта, ежедневно в утреннее время продолжают осуществлять авиарейсы из Кемерово в Москву авиакомпании S7 и «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»), из Москвы эти рейсы отправляются поздно вечером. Открыть вечерние рейсы в Москву из Кемерово уже пытались осенью 2018 года. Предполагалось, что их будут выполнять авиакомпании «Икар» (четыре дня в неделю) и «Аэрофлот» (ежедневно). В результате первые рейсы были выполнены 28 октября, а уже с 9 ноября авиакомпания «Икар» прекратила их «ввиду низкой загрузки и больших убытков». С 10 декабря из-за низкой загрузки рейсов (немногим более половины) прекратил выполнение этого рейса и «Аэрофлот».

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В СЕНТЯБРЕ СНИЗИЛИ ПЕРЕВОЗКИ НА 10,5%, НА ВНУТРЕННИХ НАПРАВЛЕНИЯХ – УВЕЛИЧИЛИ НА 40%

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) в сентябре текущего года сократила объем перевозки пассажиров на 10,5% по сравнению с сентябрем 2019 года, до 888,546 тыс. человек, сообщает **пресс-служба** авиакомпании.

«В условиях запрета на международное сообщение, авиакомпания продолжает активно замещать рейсы по зарубежным направлениям перевозками внутри России», – говорится в сообщении.

Так, прирост по количеству пассажиров на внутренних перевозках в сентябре составил 40% к сентябрю 2019 года.

Общее количество рейсов снизилось на 3%, составив 6,114 тыс.

По итогам девяти месяцев авиакомпания перевезла 4,489 млн пассажиров, что на 39% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Число рейсов за январь-сентябрь сократилось на 30%, составив 34,028 тыс.

Ранее сообщалось, что в августе падение пассажиропотока авиакомпании замедлилось до 15%, было перевезено около 933 тыс. пассажиров.

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; АВИАКОМПАНИЯ NORDWIND БУДЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В СТАМБУЛ

Авиакомпания Nordwind получила допуск на выполнение регулярных рейсов из Калининграда в Стамбул, сообщили «Интерфаксу» в АО «Аэропорт «Храброво».

«Допуск авиакомпании на полеты в Турцию из Калининграда разрешен соответствующим приказом **Росавиации**. Рейсы планируется выполнять два раза в неделю», – сказал представитель компании.

В настоящее время из Калининграда в Турцию чартерные рейсы выполняют авиакомпании Royal Flight и Azur Air.

«Храброво» стал принимать международные рейсы с 24 августа.

«Храброво» входит в двадцатку крупнейших по пассажиропотоку аэропортов РФ. Владельцем терминалов аэропорта является холдинг «Новпорт» предпринимателя Романа Троценко.

По итогам 2019 года «Храброво» увеличило пассажиропоток на 10,3% по сравнению с предыдущим годом – до 2,369 млн человек.

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ИСКА К КОМПАНИИ ИЗ ЛЮКСЕМБУРГА О ПРЕКРАЩЕНИИ ОХРАНЫ ТОВАРНОГО ЗНАКА «АЗИМУТ ЭКСПРЕСС»

АО «Авиакомпания Азимут» (Ростов-на-Дону) отказалось от требования к люксембургской Azimut International о досрочном прекращении за ней охраны товарного знака «Азимут экспресс Azimut Express» (N403731) в отношении части услуг 39-го класса МКТУ (транспортировка, упаковка и хранение товаров, организация путешествий).

Как сообщается в картотеке суда, Суд по интеллектуальным правам (СИП) 5 октября принял отказ от иска и прекратил производство по делу.

«Отказ общества от заявленных требований не противоречит закону и не нарушает права и законные интересы других лиц», – говорится в определении суда, размещенном на сайте.

Ранее сообщалось, что президиум СИПа 18 мая отменил решение СИПа первой инстанции, который 29 января отказал авиакомпании «Азимут» в иске к Azimut International. Кассационная инстанция СИПа тогда отправила дело на новое рассмотрение, которое состоялось 5 октября.

По данным сайта Роспатента, оспариваемый знак был зарегистрирован 16 марта 2010 года на ООО «Азимут хотелс компани» (Москва) в отношении ряда классов МКТУ, в том числе 39-го.

В сентябре 2012 года правообладателем стал ответчик. Охрана знака была продлена до 14 ноября 2028 года.

[Вернуться в оглавление](#)