



Ежедневный мониторинг СМИ

14 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

1 КАНАЛ # НОВОСТИ; 13.10.2020 18:31; В ТУЛЕ ДАЛИ СТАРТ ДВИЖЕНИЮ ПО ВТОРОМУ УЧАСТКУ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА	3
1 КАНАЛ # НОВОСТИ; 13.10.2020 15:12; В ТУЛЕ НАЧАЛОСЬ ДВИЖЕНИЕ ПО ВТОРОМУ УЧАСТКУ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА	4
РЕН ТВ # НОВОСТИ; 13.10.2020 16:52; СЕГОДНЯ РОССИЯНАМ СОКРАТИЛИ ПУТЬ ДО ЯСНОЙ ПОЛЯНЫ.....	4
ПЕРВЫЙ ТУЛЬСКИЙ; 13.10.2020 21:52; НАЗЕМНЫЙ ПЕРЕХОД И ШИРОКИЙ ТРОТУАР: КАК ИЗМЕНИЛСЯ ВОСТОЧНЫЙ ОБХОД ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ; ДОЛГОЖДАННЫЙ ОБЪЕКТ ОФИЦИАЛЬНО ОТКРЫЛИ АЛЕКСЕЙ ДЮМИН И МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ....	5
ПЕРВЫЙ ТУЛЬСКИЙ; 13.10.2020 16:36; О ЧЕМ ГОВОРИЛИ В «ПАТРИОТЕ» ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ И АЛЕКСЕЙ ДЮМИН; НА УАЗЕ ОНИ ПЕРВЫМИ ПРОЕХАЛИ ПО ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ ВОСТОЧНОГО ОБХОД	6
ПЕРВЫЙ ТУЛЬСКИЙ; 13.10.2020 12:05; 13 ОКТЯБРЯ В ТУЛЕ ОТКРОЮТ ДВИЖЕНИЕ ПО ВОСТОЧНОМУ ОБХОДУ; НА СТРОИТЕЛЬСТВО МАСШТАБНОГО ПРОЕКТА УШЛО 17 МЕСЯЦЕВ	6
ИНТЕРФАКС; 2020.13.10; ПУТЕПРОВОД ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 2 КМ С МОСТОМ ОТКРЫЛСЯ В ТУЛЕ	7
ТАСС; 2020.13.10; ПЕШЕХОДНЫЙ АЛЮМИНИЕВЫЙ МОСТ ОТКРЫЛИ В ТУЛЕ	8
ТУЛЬСКИЕ НОВОСТИ; 2020.13.10; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ПРОВЕЛ В ТУЛЕ СОВЕЩАНИЕ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ РЕГИОНА.....	9
ВЕСТИ ТУЛА; ЕКАТЕРИНА ФЕДОСОВА; 2020.13.10; В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗЬМУТСЯ ЗА ТРАССУ ТУЛА-НОВОМОСКОВСК	10
ТАСС; 2020.13.10; ДВИЖЕНИЕ ПО ЦКАД-3 ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ - НОЯБРЕ.....	10
ТАСС; 2020.13.10; ТЕСТИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ НА ЦКАД	11
ТАСС; 2020.13.10; В МИНТРАНСЕ НАЗВАЛИ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЛАТНОЙ ТРАССЫ ДЖУБГА - СОЧИ	12
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.14.10; ЦИФРОВИЗАЦИЯ ОБРЕЛА БУМАГУ; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО НОВЫЙ ПОДХОД К ТРАНСФОРМАЦИИ ВЕДОМСТВ.....	13
ИЗВЕСТИЯ; ИГОРЬ КАРМАЗИН; 2020.14.10; ПОРТ ВЫСОКИХ ДОСТИЖЕНИЙ: ВЫВЕДЕТ ЛИ МИНСК СВОЙ ТРАНЗИТ ИЗ ПРИБАЛТИКИ; ЛУКАШЕНКО ПРЕДЛОЖИЛ ЛЕНОБЛАСТИ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ ПРИЧАЛ.....	14
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ОЛЬГА НИКИТИНА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.14.10; МАЛОМЕРЫ БУДУТ ПРИНЯТЫ; ЗА КАТЕРАМИ ПРИСМОТРИТ «ЭРА-ГЛОНАСС».....	16
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.14.10; НА ФАС ДАВЯТ КОЛЕСА; МЕТАЛЛУРГИ ПРИВЛЕКАЮТ МИНИСТРОВ К ЦЕНООБРАЗОВАНИЮ.....	17
РБК; ИННА СИДОРКОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА, ДАДА ЛИНДЕЛЛ; 2020.14.10; ВАГОНЫ В ЗАГОНЕ; УРАЛВАГОНЗАВОД НЕ НАШЕЛ ПОКУПАТЕЛЕЙ ВАГОНОВ НА 2021 ГОД	18

ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА МУХАМЕТШИНА; 2020.14.10; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ПАКЕТ ПОПРАВOK, ВЫТЕКАЮЩИХ ИЗ ИЗМЕНЕННОЙ КОНСТИТУЦИИ; РЕАЛЬНЫЕ ПРАКТИКИ ПОСЛЕДНИХ 20 ЛЕТ ВПИСЫВАЮТ В ЗАКОНЫ, ГОВОРИТ ЭКСПЕРТ	21
КОММЕРСАНТЬ; ИЛЬЯ УСОВ; 2020.14.10; «МОЛЧУНАМ» СДЕЛАЛИ ОДОЛЖЕНИЕ; ВЭБ ПЕРЕКЛАДЫВАЕТ ИХ НАКОПЛЕНИЯ В КОРПОРАТИВНЫЕ ОБЛИГАЦИИ.....	22
ТАСС; 2020.13.10; ПЕРЕХОД НА ОКУПАЕМУЮ МОДЕЛЬ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ТРЕБУЕТ ГОСПОДДЕРЖКИ.....	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.13.10; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ ЗАКУПОК ГОРОДСКИХ АВТОБУСОВ	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРНОГО КАВКАЗА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО, РОМАН КИЯШКО; 2020.13.10; СВЯЗАННЫЕ ОДНОЙ ТРАССОЙ; К ПРОЕКТУ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ КАВМИНВОДЫ - АДЛЕР ПОДКЛЮЧИЛИ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ МИНИСТЕРСТВА.....	26
РЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ; ЛУИЗА ИГНАТЬЕВА; 2020.14.10; КАЗАНЬ ВОЙДЕТ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ С ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ. СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА МОЖЕТ ВЫРАСТИ; МИНТРАНС РОССИИ ПРЕДЛАГАЕТ ОБНОВИТЬ ПАРК ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА КАЗАНИ И ЕЩЕ ПЯТИ ГОРОДОВ, ИЗМЕНИВ СИСТЕМУ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА.....	28
ИНТЕРФАКС; 2020.13.10; ПУНКТ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСГРАНИЦУ В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ ОТКРЫВАЕТСЯ В САРАТОВСКОМ АЭРОПОРТУ «ГАГАРИН»	31

ПУБЛИКАЦИИ

1 КАНАЛ # НОВОСТИ; 13.10.2020 18:31; В ТУЛЕ ДАЛИ СТАРТ ДВИЖЕНИЮ ПО ВТОРОМУ УЧАСТКУ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА

ВЕДУЩАЯ: В Тульской области сегодня открыли участок дороги, который очень важен для региона. Второй отрезок Восточного обхода соединяет два района города. Раньше жители больше часа стояли в пробке, теперь время в пути сократилось в разы, разгрузили и центр города. Новую дорогу протестировали **министр транспорта** и глава региона.

КОР: За последние несколько лет в этом районе Тулы появилось множество новых социальных объектов - Ледовая арена, Тульское Суворовское училище, парк «Патриот». Здесь строятся новые дома. А дорожная ситуация была крайне сложной - в час пик пробки достигали 10 баллов. Но теперь эта проблема решена - потоки свободно движутся в обе стороны. Этот участок Восточного обхода туляки вспоминали как кошмар. Он соединяет два района города, Центральный и Пролетарский. Узкое горлышко длиной в два километра порой можно было преодолевать больше часа. Теперь пропускная способность позволит разгрузить центр Тулы. Дорожное полотно идеально ровное, разметка свежая, тротуары для пешеходов и велосипедистов. Губернатор Тульской области и **министр транспорта** сами сегодня опробовали новую дорогу. История строительства Восточного обхода долгая. В 2006-м построили первый участок, а на второй средств тогда не хватило, деньги нашли лишь в 2017-м. По поручению президента **Министерство транспорта** выделило 800 миллионов рублей.

Евгений ДИТРИХ, глава Минтранса РФ: Этот объект действительно дает возможность развиваться близлежащему району. И тем, кто приезжает сейчас в Ледовый дворец, сейчас будет гораздо комфортнее и удобнее. И тем, кто живет и будет жить в этом микрорайоне, тоже будет очень удобно двигаться и выезжать в город и приезжать обратно домой. Я очень благодарен за совместную работу. Мне кажется, что именно так и нужно работать для того, чтобы важные для города объекты двигались вперед активно, быстро и вовремя.

КОР: Эта дорога и, что немало важно, инфраструктура построена в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Забота не только об автомобилистах - по всей протяженности барьерные ограждения, светоотражающие элементы, освещенность. Но и о пешеходах - напротив Суворовского училища установили надземный переход из алюминия. Первый в Центральном федеральном округе.

Алексей ДЮМИН, губернатор Тульской области: Я бы хотел коллегам порекомендовать обратить на это внимание, потому что это экономично, долговечно, по сборке занимает меньше месяца. Естественно, здесь был жесткий контроль. Мы взяли обязательства, нам были выделены деньги при поддержке президента. **Министерство транспорта** контролировало, здесь находились в круглосуточном режиме мои коллеги.

КОР: В этом году с задачами в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»** Тульская область почти справилась - запланировали отремонтировать 49 объектов, уже полностью готовы 48. А в следующем году в планах ввести в строй 93 километра дорог, ездить по которым будет одно удовольствие.

Ирина Куксенкова, «Первый канал».

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-13/394925->

[v-tule-dali-start-dvizheniyu-po-vtoromu-uchastku-vostochnogo-obhoda](https://www.1tv.ru/news/2020-10-13/394925-v-tule-dali-start-dvizheniyu-po-vtoromu-uchastku-vostochnogo-obhoda)

1 КАНАЛ # НОВОСТИ; 13.10.2020 15:12; В ТУЛЕ НАЧАЛОСЬ ДВИЖЕНИЕ ПО ВТОРОМУ УЧАСТКУ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА

ВЕДУЩАЯ: Новая современная трасса в Тульской области, чтобы разгрузить региональный центр. Сегодня дали старт движению по второму участку Восточного обхода - важнейшей, с точки зрения настоящего времени, для города дороги.

Комфортный маршрут в объезд центральных районов к новым, хорошо освещенный, что важно для водителей, и со всей необходимой инфраструктурой для пешеходов и пассажиров общественного транспорта - остановками, тротуарами, пандусами. Движение запустили глава Минтранса Евгений Дитрих и губернатор области Алексей Дюмин, которые лично протестировали дорогу.

Алексей ДЮМИН, губернатор Тульской области: Я за рулем не только этого автомобиля ездил, но и на других автомобилях, и по бездорожью. Конечно же, это европейский уровень. Естественно, здесь был жесткий контроль. Мы взяли обязательства, нам были выделены деньги при поддержке президента. Министерство транспорта контролировало. Здесь находились в круглосуточном режиме мои коллеги.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: Этот объект действительно дает возможность развиваться близлежащим районам. И тем, кто приезжает в Ледовый дворец, будет гораздо комфортнее и удобнее. И тем, кто живет и будет жить в этом микрорайоне, тоже будет очень удобно двигаться и, собственно говоря, выезжать в город и приезжать сюда, к себе обратно домой.

ВЕДУЩАЯ: Средства на возведение Восточного обхода Тулы были выделены в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Также вместе с трассой построили еще один объект - надземный пешеходный переход в районе Тульского Суворовского военного училища.

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-13/394914->

[v_tule_nachalos_dvizhenie_po_vtoromu_uchastku_vostochnogo_obhoda](#)

РЕН ТВ # НОВОСТИ; 13.10.2020 16:52; СЕГОДНЯ РОССИЯНАМ СОКРАТИЛИ ПУТЬ ДО ЯСНОЙ ПОЛЯНЫ

ВЕДУЩИЙ: Сегодня россиянам сократили путь до Ясной Поляны. В Туле запущено движение по новой магистрали в обход города. Она выводит на дорогу к усадьбе Льва Толстого. О дорожных инновациях в столице российских оружейников Анна Воропай.

КОРР.: Свершилось - восточный обход Тулы открыт. У жителей города уставших от затора только одно слово - наконец-то.

Арина ВОРОБЬЕВА, жительница Тулы: Дорога очень долгожданная, потому что это нереально 2 полосы в одну и другую сторону. Очень большое движение интенсивное и я считаю, что это вообще просто ура.

КОРР.: Этот участок считался одним из самых загруженных в Туле. В час пик всегда транспортный коллапс. С одной стороны, сразу 2 больших ТЦ, с другой стройка и новый ледовый дворец. Теперь здесь по 2 полосы движения в каждую сторону. Этого хватит чтобы проехать смогли и работники ТЦ, строители и 30 тысяч жителей нового микрорайона. Теперь городу есть куда расти. Проект дороги задумывали еще в 2006, как аналог столичного МКАДа, но тогда средств на все не хватило. Теперь открыли 2 участок трассы.

Алексей ДЮМИН, губернатор Тульской области: Это необходимая дорога, которая развяжет и снимет трафик между друг другом.

КОРР.: Новая магистраль появилась благодаря нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Здесь все по самым современным стандартам.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: Посмотрели объекты которые были закончены в этом году и это действительно высокое качество, при чем это комплексная отработка, проезжая часть бордюры, и ограждения.

КОРР.: Именно в Туле дорожники решили обкатать инновационное строительство уникальные переход связал суворовское училище с недавно открыт парком Патриот. Легкие прочные, устойчивые к холоду и коррозии - это первый в федеральном округе мост из алюминия. Обычно этот металл используют в строительстве небоскребов. А здесь из него в той или иной степени сделаны каркасы лестничных сходов, пролет, облицовочные панели и системы остекления. Так получается дешевле и быстрее, по сравнению с обычными мостами этот монтируется всего за несколько часов. Именно такие конструкции теперь начнут устанавливать на федеральных трассах по всей стране. А в Тульской области в следующем году отремонтируют еще почти 100 километров дорог. Контракты на аукцион начнут выставлять уже сейчас, чтобы зимой дорожники успели закупить материалы.

Анна Воропай, «Известия» специально для «РЕН ТВ».

<https://ren.tv/news/v-rossii/760141-masshtabnyi-proekt-na-vostochnom-obkhode-tuly-zapustili-dvizhenie>

ПЕРВЫЙ ТУЛЬСКИЙ; 13.10.2020 21.52; НАЗЕМНЫЙ ПЕРЕХОД И ШИРОКИЙ ТРОТУАР: КАК ИЗМЕНИЛСЯ ВОСТОЧНЫЙ ОБХОД ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ; ДОЛГОЖДАННЫЙ ОБЪЕКТ ОФИЦИАЛЬНО ОТКРЫЛИ АЛЕКСЕЙ ДЮМИН И МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ

Этого события туляки ждали больше 10 лет. Почти два километра в длину, девять метров в ширину. Ровный, как на взлетной полосе асфальт, широкий тротуар, наземный переход и разделенный поток: по две полосы в каждую сторону. Таким стал Восточный обход после открытия второй очереди. Губернатор Тульской области Алексей Дюмин и **Министр транспорта России Евгений Дитрих** первые открыли движение. Они проехали в сопровождении грузовиков, которые символически продемонстрировали: полотно выдержит любую нагрузку.

Первую очередь дороги, которую соединила Пролетарский и Центральный округа построили еще 14 лет назад. Тогда же хотели завершить и вторую. Но денег на реализацию проекта не нашлось - его заморозили. Шло время. Поток машин увеличился почти вдвое: с 1000 - до 2500 в час. Восточный обход начал вставать в бесконечную пробку. Все изменилось в 2016 году, когда Тульскую область с рабочим визитом посетил Президент страны Владимир Путин. Губернатор рассказал о планах по завершению объекта. Президент идею поддержал. После этого Алексей Дюмин поручил доработать существующий проект и приступить к стройке. На работы ушло 16 месяцев и 800 миллионов рублей.

При строительстве Восточного обхода были использованы последние технологии. Так, небо над дорогой освободили от проводов. Линии электропередачи убрали под землю. При строительстве наземного перехода впервые в России был использован алюминий.

Новая развязка нужна, чтобы убрать так называемое бутылочное горлышко на въезде и выезде с обхода. Когда несколько потоков соединяются в один и возникает пробка. Строить развязку планируют на улице Ложевой. Восточный обход был сделан в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Новую развязку также планируют включить в программу. Это планы. А вот сто миллионов рублей, которые в этом году выделили на ремонт Московского шоссе – реальность. И сдать объект планируют уже в ноябре. Этот вопрос обсудили на совещании по реализации **нацпроекта**.

Другой темой обсуждения стал еще один значимый для региона проект – объездная дорога Тула-Новомосковск. На 33-километровый участок, который хотят проложить параллельно существующему, нужно почти 9 миллиардов рублей. Поэтому дорогу планируют строить в 4 этапа. И в этом вопросе Тула также может получить поддержку федеральных властей. На совещании **министр транспорта** сообщает: в следующем году

на ремонт дорог регионам дополнительно выделяют 100 млрд рублей. И у Тульской области есть все шансы получить дополнительные средства на свои проекты.

<https://1tulatv.ru/novosti-reportazhi/146430-nazemnyy-perehod-i-shirokiy-trotuar-kak-izmenilsya-vostochnyy-obhod-posle>

ПЕРВЫЙ ТУЛЬСКИЙ; 13.10.2020 16.36; О ЧЕМ ГОВОРИЛИ В «ПАТРИОТЕ» ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ И АЛЕКСЕЙ ДЮМИН; НА УАЗЕ ОНИ ПЕРВЫМИ ПРОЕХАЛИ ПО ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ ВОСТОЧНОГО ОБХОД

Ранее «Первый Тульский» сообщал, что 13 октября глава минтранса Евгений Дитрих и Губернатор Тульской области Алексей Дюмин открыли вторую очередь Восточного обхода. Они первые проехали по проезжей части на автомобиле УАЗ «Патриот». «Первый Тульский» узнал, о чем говорили в пути Алексей Дюмин и Евгений Дитрих.

Глава Тульского региона поблагодарил министра транспорта. Алексей Дюмин подчеркнул, что по М-2, М-4 и тем дорогам, которые находятся в федеральной собственности, видны определенные корректировки. И те планы и графики, которые были там, начали реализовывать на три-четыре месяца раньше.

Евгений Дитрих в свою очередь сообщил, что перед дорожниками стоит задача полностью подготовить нижние слои дорог к зиме.

Кроме того, глава минтранса высказал свои впечатления о надземном переходе, который соединил Суворовское училище и парк «Патриот»:

«Это просто космос. Вся Россия спешит за Тульской областью». – подчеркнул министр.

Переход полностью сделан из алюминия. Это первый такой объект в ЦФО. Появился он в рамках работ по строительству второй очереди Восточного обхода. Четырехполосной дорогу собирались сделать изначально, когда в 2006 году открыли первую очередь. Но из-за отсутствия финансирования работы так и не смогли начать. Все изменилось в 2016, когда Тульскую область с рабочим визитом посетил Президент страны Владимир Путин. Ему рассказали о важности этого проекта. Ведь к этому времени трафик на «восточке» увеличился в два раза. По дороге проходило 2,5 тысяч машин в час. Сейчас власти надеются, что удастся разгрузить центр города и улучшить транспортную доступность Центрального и Пролетарского округов.

<https://1tulatv.ru/novosti/146413-o-chem-govorili-v-patriote-evgeniy-ditrih-i-aleksey-dyumin.html>

ПЕРВЫЙ ТУЛЬСКИЙ; 13.10.2020 12.05; 13 ОКТЯБРЯ В ТУЛЕ ОТКРОЮТ ДВИЖЕНИЕ ПО ВОСТОЧНОМУ ОБХОДУ; НА СТРОИТЕЛЬСТВО МАСШТАБНОГО ПРОЕКТА УШЛО 17 МЕСЯЦЕВ

Сегодня, 13 октября, в Туле откроют движение по Восточному обводу. Его строительство стартовало в мае 2019 года и длилось 17 месяцев. Проект включает в себя мост через Упу, путепровод через железную дорогу и две полосы движения в каждую сторону. Также там уже появился надземный пешеходный переход, который соединил парк «Патриот» и Суворовское училище.

Масштабная стройка затевалась еще 15 лет назад, после того, как в 2006 году возвели первую очередь Восточного обхода. Но из-за нехватки финансирования реализацию проекта приостановили. А вернулись к вопросу второй очереди в 2016 году после визита главы государства Владимира Путина. Тогда на проект из федерального бюджета выделили более 800 млн рублей.

Строительство второй очереди Восточного обхода вели в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Его протяженность около двух километров, а ширина 9 метров. Теперь должна увеличиться пропускная способность улицы Рязанской. Это позволит улучшить транспортную доступность для жителей

Центрального и Пролетарского терокругов, в которых проживает около 250 тысяч человек.

Добавим, что в Туле на пересечении Восточного обвода и улицы Ложевой появится новая развязка. Сейчас городской перекресток считается одним из проблемных. На пересечении улиц предприниматели оборудовали заправку, автомойку и кафе. По сути, из-за нагромождения стационарных объектов, участок дороги превратился в «бутылочное горлышко». Автомобилисты не раз жаловались на затрудненный проезд в этом месте. Проект новой развязки планируют разработать в 2020 году

<https://1tulatv.ru/novosti/146385-13-oktyabrya-v-tule-otkroyut-dvizhenie-po-vostochnomu-obhodu.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.13.10; ПУТЕПРОВОД ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 2 КМ С МОСТОМ ОТКРЫЛСЯ В ТУЛЕ

Открытие второй очереди путепровода с мостом состоялось во вторник в Туле, передает корреспондент «Интерфакса».

В официальном открытии приняли участие **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и губернатор Тульской области Алексей Дюмин.

«В начале этого года **Минтранс** (РФ - ИФ) ознакомился с этим объектом и пообещал помочь с предоставлением федерального финансирования. В свою очередь губернатор заверил нас, что подрядные организации будут проконтролированы, и все работы будут завершены в срок. И сегодня мы имеем готовый объект, который, я уверен, оценят люди», - заявил **Дитрих**.

Дюмин, в свою очередь, отметил, что вторая очередь Восточного обхода позволит значительно разгрузить улично-дорожную сеть Центрального и Пролетарского округов Тулы, а также обеспечит транспортную доступность к новым микрорайонам и таким важным объектам, как суворовское училище и недавно открытый Ледовый дворец.

«В планах у нас - развивать этот участок дорог дальше. Нужна современная развязка, которая разгрузит сложный перекресток на улице Ложевой и Восточном обходе. Мы обязательно реализуем этот проект и рассчитываем на поддержку **Минтранса России**», - подчеркнул Дюмин.

Протяженность нового участка составила около 2 км, ширина - 9 м. Длина мостового сооружения составила 225 м.

Общая стоимость проекта составила около 800 млн рублей, в том числе, 150 млн рублей выделено из федерального бюджета в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги».

На участке сделаны тротуары шириной 4,5 м и пандусы для пешеходов, установлены барьерные и пешеходные ограждения. Вдоль всего участка оборудовано современное освещение без воздушных линий электропередачи. Для этого смонтировано 49 опор, установлены энергосберегающие светильники.

Чтобы обеспечить высокую пропускную способность и безопасность пешеходов, возле суворовского военного училища возведён надземный пешеходный переход, сделанный полностью из алюминия.

В облправительстве подчеркнули, что ввод дороги в эксплуатацию позволит существенно разгрузить центр Тулы, улучшит транспортную доступность Центрального и Пролетарского округов, в которых проживает почти 250 тыс. человек, а также обеспечит подъезд к новым кварталам и социальным объектам.

В настоящее время администрация Тулы разрабатывает проект по реконструкции транспортной развязки с учетом примыкания Восточного обхода к пересечению улиц Ложевой, Металлургов.

Ранее дорога, соединяющая два крупных района Тулы - Центральный и Пролетарский («Восточный обход»), имела две полосы и была перегружена в «часы пик». Кроме того

рядом с магистралью активно ведется строительство жилого микрорайона, крупных торговых комплексов. Ранее здесь открылись крупный спорткомплекс, парк «Патриот», а также суворовское училище.

Строительство второй очереди Восточного обвода планировалось начать в 2012 году, но из-за недостатка финансирования власти города отложили реализацию проекта. Предполагалось продлить магистраль на 8 км от улицы Ложевой до Веневского шоссе и далее до улицы Октябрьской с выходом на федеральную трассу «Крым».

Первая очередь Восточного обвода была открыта в 2006 году.

<https://www.interfax-russia.ru/center/news/puteprovod-protyazhennostyu-2-km-s-mostom-otkrylsya-v-tule>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9703623>

<https://vestitula.ru/lenta/41146>

<https://www.tsn24.ru/news/obshchestvo/fotoreportazh-ministr-transporta-rf-otkryl-dvizhenie-po-vostochnomu-obvodu/>

<https://www.tsn24.ru/news/obshchestvo/v-tule-otkryli-dvizhenie-po-vostochnomu-obvodu/>

<https://www.tsn24.ru/news/obshchestvo/ministr-transporta-rf-otmetil-sotsialnoe-znachenie-vtoroy-ocheredi-vostochnogo-obvoda/>

https://newstula.ru/fn_618352.html

https://newstula.ru/fn_618301.html

https://newstula.ru/fn_618242.html

https://newstula.ru/fn_618236.html

https://newstula.ru/fn_618159.html

<https://www.tulapressa.ru/2020/10/ministr-transporta-rf-evgenij-ditrix-otkryl-v-tule-vostochnyj-obvod/>

<https://www.tulapressa.ru/2020/10/evgenij-ditrix-pro-nadzemnyj-peshexodnyj-most-v-tule-eto-kosmos/>

<https://www.tulapressa.ru/2020/10/aleksej-dyumin-za-rulem-patriota-pervym-prokatilsya-po-vostochnomu-obvodu/>

https://www.akm.ru/press/v_tule_otkryto_dvizhenie_po_vtoroy_ocheredi_vostochnogo_obkhoda_goroda/

<http://www.nmosktoday.ru/news/society/57959/>

ТАСС; 2020.13.10; ПЕШЕХОДНЫЙ АЛЮМИНИЕВЫЙ МОСТ ОТКРЫЛИ В ТУЛЕ

Надземный пешеходный мост, построенный по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** с использованием алюминиевых конструкций, облицовочных панелей и систем остекления открыли во вторник в Туле при участии губернатора региона Алексея Дюмина и **главы Минтранса РФ Евгения Дитриха**, сообщила пресс-служба Алюминиевой Ассоциации.

«Мост из алюминия, построенный при активном участии Ассоциации, запущен в эксплуатацию в Туле. Строительство осуществлено в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, - говорится в сообщении, распространенном пресс-службой.

Надземный пешеходный переход расположен в районе Тульского суворовского училища и военно-патриотического парка «Патриот-Тула», оборудован камерами наблюдениями и лифтами для маломобильных жителей. Как отметил на церемонии открытия **глава Минтранса**, использование алюминия при строительстве моста позволило удешевить стоимость объекта и сделать его более долговечным.

«Мост представляет собой образец инновационного строительства, которое мы планируем в дальнейшем практиковать. Будем возводить такие объекты на федеральных трассах», - цитирует пресс-служба **Дитриха**.

По словам Дюмина, в дальнейшем планируется продолжить развитие участка, прорабатывается возможность строительства современной развязки, которая разгрузит один из городских перекрестков.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pesehodnyj-aluminievyy-most-otkryli-v-tule>

На ту же тему:

<https://rns.online/regions/V-Tule-otkrili-pervii-v-TSFO-alyuminievii-most--2020-10-13/>

<https://tula.mk.ru/economics/2020/10/13/alyuminievaya-associaciya-raskryla-parametry-novogo-tulskogo-mosta.html>

<https://www.mk.ru/economics/2020/10/14/v-tule-otkrylsya-pervyy-most-iz-alyuminiya.html>

<https://prmira.ru/news/v-tsentre-rossii-otkryli-most-sdelannyj-v-krasnoyarske>

http://ti71.ru/news/society/v_tule_otkryt_pervyy_v_tsfo_alyuminievyy_most

ТУЛЬСКИЕ НОВОСТИ; 2020.13.10; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ПРОВЕЛ В ТУЛЕ СОВЕЩАНИЕ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ РЕГИОНА

Сегодня министр транспорта России Евгений Дитрих провел в Туле рабочее совещание по ремонту дорог с представителями дорожного комплекса Тульской области, сообщает пресс-служба правительства региона.

Министр отметил, что к 2024 году в тульском регионе в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** планируется до 50% увеличить долю областных дорог, находящихся в нормативном состоянии, а долю объектов улично-дорожной сети Тулы - до 85%.

Губернатор Алексей Дюмин отметил, что область успешно участвует в **нацпроекте**.

«Мы ежегодно наращиваем объем ремонтных работ, работаем над улучшением их качества. На протяжении нескольких лет Тульская область стабильно находится в «зеленой зоне» рейтинга правительства РФ по выполнению работ в рамках **нацпроекта** среди регионов», - отметил губернатор.

О реализации **нацпроекта** в текущем году, а также о планах на будущий год доложил **министр транспорта** и дорожного хозяйства Тульской области Родион Дудник.

На реализацию регионального проекта «Дорожная сеть» **нацпроекта «БКАД»**, как сообщил министр, в этом году было выделено более 2,9 миллиардов рублей. В 2020 году в рамках **нацпроекта** отремонтируют 49 дорог общей протяженностью 147 километров. Это 15 дорог регионального и 34 местного значения в восьми муниципальных образованиях. Работы завершены на 48 объектах. Также до конца года в Туле отремонтируют Московское шоссе. На реализацию **нацпроекта** в следующем году планируют выделить почти 1,5 млрд рублей. Будут отремонтированы 29 дорог общей протяженностью 93 км.

Евгений Дитрих отметил, что уже сейчас надо организовать работу по проведению конкурсных процедур, чтобы подрядчики подготовились и, как только позволит погода, начали работы.

Также при составлении плана на следующий год необходимо составить список объектов. Которые могут быть отремонтированы при дополнительном финансировании.

Помимо этого, регион успешно реализует региональный проект «Безопасность дорожного движения» **нацпроекта «БКАД»**, об этом сообщил начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ Михаил Черников. Проводится комплекс мероприятий по снижению смертности на дорогах, в этом помогает система фотовидеофиксации. Михаил Черников отметил, что большой вклад региона в снижение количества ДТП на федеральных трассах позволил на треть сократить число погибших. Также в регионе, по его словам, наработана успешная практика по организации парковок.

В следующем году, как сообщил начальник Федерального казенного учреждения Управления федеральных автомобильных дорог «Москва-Харьков» Сергей Недялков, планируется капитально отремонтировать северный подход к Туле через трассу М-2

«Крым», а также расширить объездную дорогу в городе через трассу М-2 «Крым» до четырех полос.

Завершая совещание, Алексей Дюмин поблагодарил **Министерство транспорта РФ** и лично **Евгения Дитриха** за поддержку в реализации инфраструктурных проектов.

https://newstula.ru/fn_618451.html

На ту же тему:

<https://www.tsn24.ru/news/obshchestvo/4-6-mlrd-rublej-vydelyat-na-remont-federalnykh-trass-na-territorii-tulskoy-oblasti/>

<https://www.tsn24.ru/news/obshchestvo/v-2021-godu-na-remont-tulskikh-dorog-vydelyat-pochti-1-5-mlrd/>

<https://www.tsn24.ru/news/obshchestvo/v-2020-godu-v-tulskoy-oblasti-otremontiruyut-147-5-kilometrov-dorog/>

<https://www.tulapressa.ru/2020/10/ministr-transporta-obsudil-realizaciyu-proekta-bkad-v-tulskoj-oblasti/>

<https://1tulatv.ru/novosti/146409-v-2022-godu-nachnetsya-stroitelstvo-obezdnoy-dorogi-tula-novomoskovsk.html>

ВЕСТИ ТУЛА; ЕКАТЕРИНА ФЕДОСОВА; 2020.13.10; В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗЬМУТСЯ ЗА ТРАССУ ТУЛА-НОВОМОСКОВСК

Реконструировать одну из самых крупных и загруженных магистралей региона – трассу Тула – Новомосковск – планируют в четыре этапа. Сейчас ведется проектирование. Само строительство начнется в 2022 году. Полностью сдать трассу планируют в 2031 году. По предварительным оценкам, стоимость объекта 9.5 млрд. рублей. В связи с этим регион рассчитывает на помощь из федерального бюджета, в том числе по проекту «Безопасные и качественные дороги». Об этом стало известно сегодня на рабочем совещании с **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом**.

В целом министр высоко оценил усилия Тульской области в части реализации проекта БКД. Так, регион уже заканчивает не только основную часть работ, но и объекты, включенные в программу этого года за счет дополнительно выделенных средств. Губернатор Алексей Дюмин в свою очередь отметил, что Тульская область находится в зелёной зоне по проекту БКД, все работы ведутся в срок. Ежегодно наращивается объем ремонтных работ. В том числе за счёт внебюджетных средств при помощи так называемых летучих отрядов, которые латают ямы на дорогах в отдаленных муниципалитетах.

В рамках БКД следующего года в план внесено 29 объектов, которые обойдутся в 1,5 млрд рублей. Также начнется поэтапное внедрение интеллектуальной транспортной системы. Это еще 300 млн. рублей из федерального бюджета в следующие три года. В ближайшее время будут объявлены аукционы, чтобы была возможность приступить к работам, как только позволит погода.

Евгений Дитрих также добавил, что дополнительное финансирование на дороги будет распределяться и следующем году. Поэтому области необходимо заранее решить, какие объекты войдут и в этот перечень. Кроме того, был создан новый федеральный проект по модернизации и обновлению транспорта. Так, Тульская область теперь может отправить заявку на обновление парка трамваев, автобусов и троллейбусов.

<https://vestitula.ru/lenta/41160>

ТАСС; 2020.13.10; ДВИЖЕНИЕ ПО ЦКАД-3 ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ - НОЯБРЕ

Движение по самому длинному участку Центральной кольцевой автомобильной дороги - ЦКАД-3 планируется открыть в конце октября - начале ноября, сообщил журналистам глава Минтранса РФ **Евгений Дитрих**.

«Мы обещали, что мы откроем третий [ЦКАД] в октябре, будем стремиться к тому, чтобы октябрь - самое начало ноября это было сделано», - сказал министр.

Дитрих добавил, что основной ход планируется открыть в этом году, но, возможно, несколько участков останутся незаконченными.

О ЦКАД

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. Трасса протяженностью 336,5 км пройдет приблизительно в 50 км от МКАД параллельно А-107 Московскому малому кольцу («Малая бетонка»). Проект разделен на пять участков. Новая федеральная трасса призвана разгрузить центральный транспортный узел Московского региона за счет отвода основного потока транзитного грузового и пассажирского трафика в обход столицы, а также уменьшить нагрузку на радиальные выходы из Москвы, МКАД и улицы городов Московской области.

Как ранее говорил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин, полностью ЦКАД планируется замкнуть в 2021 году.

<https://tass.ru/ekonomika/9706527>

На ту же тему:

<https://www.m24.ru/news/gorod/13102020/136843>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/nazvany-sroki-zapuska-dvizhenija-po-tskad-3>

<https://ren.tv/news/v-rossii/760251-dvizhenie-po-tretemu-uchastku-tskad-poobeshchali-zapustit-v-kontse-oktiabria>

<https://www.kommersant.ru/doc/4530176>

<https://mockva.ru/2020/10/14/203412.html>

ТАСС; 2020.13.10; ТЕСТИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ НА ЦКАД

Эксперимент по тестированию беспилотных автомобилей будет запущен на Центральной кольцевой автомобильной дороге, сообщил журналистам **глава Минтранса РФ Евгений Дитрих**.

«Беспилотники будут тестироваться на ЦКАДе. В процессе переработки национальных проектов по поручению президента мы предлагали несколько новых федеральных проектов, которые надо включить. Один из них касался применения беспилотного транспорта. С учетом определенных сложностей с финансированием на отдельный федеральный проект эта тема не потянула, но мы договорились о том, что три направления будут оборудованы для работы беспилотного транспорта - это дорога М-11, ЦКАД и Московский центральный железнодорожный узел», - сказал министр.

Задача по разработке к концу 2021 года законодательства, которое обеспечит безопасность дорожного движения с участием автомобилей с беспилотными технологиями, поставлена в национальном проекте **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Сейчас в ряде российских регионов проводится рассчитанный на три года эксперимент по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования. Ожидается, что в следующем году станет необязательным присутствие в салоне страхующего инженера-водителя. Приравнять беспилотный транспорт к общественному и дать ему приоритет в движении ранее предложили в НТИ «Автонет».

<https://tass.ru/ekonomika/9706521>

На ту же тему:

<https://www.m24.ru/news/transport/13102020/136824>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/glava-mintransa-rf-testirovanie-bespilotnyh-avtomobilej-planiruetsa-zapustit-na-ckad>

<https://regnum.ru/news/3088863.html>

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/testirovanie-bespilotnykh-avtomobiley-planiruetsya-zapustit-na-tskad/>

<https://mymsk.online/posts/id25516-testirovanie-bespilotnykh-avtomobilei-planiruetsya-zapustit-na-ckad>

ТАСС; 2020.13.10; В МИНТРАНСЕ НАЗВАЛИ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПЛАТНОЙ ТРАССЫ ДЖУБГА - СОЧИ

Стоимость строительства платной трассы Джубга - Сочи, по предварительным подсчетам, составит около 2,4 трлн рублей. Проект планируется разбить на этапы и в первую очередь построить на самых загруженных участках обходы Сочи, Туапсе и Лазаревского. Об этом журналистам сообщил глава Минтранса РФ Евгений Дитрих.

«По автодороге [Джубга - Сочи] предварительный объем в ценах соответствующих лет до 2030 года составляет порядка 2,4 трлн рублей. Это колоссальные суммы, которые не иначе как поэтапно, отдельными участками профинансированы быть не могут. Поэтому объект бьется на участки, будем приступать к ним по мере выделения финансирования», - сказал он.

По словам главы «Автодора» Вячеслава Петушенко, платная трасса Джубга - Сочи может быть полностью построена к 2035 году, а обходы Туапсе и Лазаревского - к 2030 году.

По более ранним пересчетам стоимость трассы составляла 1,4 трлн рублей. Предполагается, что новая автодорога войдет в федеральный проект «Южный кластер».

«Объем финансирования «Южного кластера» до настоящего времени пока не согласован. Часть объектов будет выполняться за счет инвестпрограммы РЖД, часть будет дополнительно профинансирована. Предварительно мы говорили о том, что объем финансирования ж/д объектов составляет порядка 700 млрд рублей», - уточнил Дитрих.

По итогам Госсовета в конце сентября президент РФ Владимир Путин поручил правительству проработать проекты развития автотрасс и железных дорог, которые ведут к Черноморскому побережью России.

<https://tass.ru/ekonomika/9706551>

На ту же тему:

<https://kuban24.tv/item/mintrans-stroitelstvo-trassy-dzhubga-sochi-obojdetsya-v-2-4-trln-rublej>

<https://otr-online.ru/news/mintrans-ne-gotov-vydelit-24-trln-rublej-na-stroitelstvo-trassy-dzhubga-sochi-165463.html>

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/121742>

<https://realty.ria.ru/20201013/proekty-1579615427.html>

<https://www.vedomosti.ru/economics/news/2020/10/13/843123-mintrans-otsenil-stoimost-rekonstruktsii-veduschih-na-chernoe-more-magistralei>

https://www.gazeta.ru/auto/news/2020/10/13/n_15075553.shtml

<https://www.kuban.kp.ru/online/news/4046420/>

<https://newkuban.ru/news/131037642/>

<https://www.zrkuban.ru/news/2020-Mintrans-ozvuchil-stoimost-stroitelstva-platnoj-trassy-Dzhubga-Sochi>

<https://kubnews.ru/obshchestvo/2020/10/13/kolossalnaya-summa-nazvana-stoimost-stroitelstva-platnoj-trassy-dzhubga-sochi>

<https://yugtimes.com/news/62674>

<https://www.dg-yug.ru/news/113553.html>

<https://tuapsevesti.ru/archives/71753>

<https://www.yuga.ru/news/453611-glava-mintransa-rf-ocenil-v-24-trln-rublej-stroitelstvo-trassy-dzhubga-sochi>

<https://sochistream.ru/novosti/obshchestvo/platnyu-trassu-dzhubga-sochi-postroyat-za-2-4-trilliona-54296>

<https://u23.ru/news/glava-mintransa-rf-ocenil-stoimost-stroitelstva-novoj-trassy-dzhubga-sochi-v-24-trln-rublej/>

<https://secretmag.ru/news/stoimost-platnoj-trassy-do-sochi-ocenili-v-2-4-trln-rublei.htm>

<https://ufocar.ru/news/stroitelstvo-platnoj-trassy-dzhubga-sochi-obojdetsya-v-2-4-trln-rublej>

https://ug.tsargrad.tv/news/mintrans-ozvuchil-stoimost-stroitelstva-platnoj-trassy-iz-dzhubgi-v-sochi_288585

<https://rossaprimavera.ru/news/53445828>

<https://akcent.site/novosti/10302>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.14.10; ЦИФРОВИЗАЦИЯ ОБРЕЛА БУМАГУ; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО НОВЫЙ ПОДХОД К ТРАНСФОРМАЦИИ ВЕДОМСТВ

Белый дом де-юре перешел на новую систему цифровой трансформации госуправления — она предполагает формирование пула «цифровых чиновников» и отказ от ежегодных ведомственных планов информатизации в пользу трехлетних программ. Соответствующее постановление правительства утвердил премьер-министр Михаил Мишустин. Теперь аналогичную систему должны выстроить регионы — назначить чиновников, ответственных за цифровую трансформацию на местах, губернаторы должны до декабря 2022 года.

Подписанное Михаилом Мишустиним постановление закрепляет новый подход к информатизации ведомств — как следует из опубликованного вчера документа, фактически Белый дом формализовал намерения, анонсированные еще весной этого года (см. “Ъ” от 13 марта).

Речь идет, в частности, о замене ежегодных планов информатизации трехлетними программами цифровизации ведомств.

В них будут включаться мероприятия для поэтапной цифровой трансформации того или иного ведомства — эти шаги будут обеспечены финансированием из федерального бюджета. Будут закреплены и показатели результативности этой работы, рассчитываться они должны с учетом решения задачи повышения удовлетворенности граждан качеством госуслуг, снижения издержек госуправления, сокращения проблем бизнеса при взаимодействии с властями, создания условий для сокращения теневой экономики. За реализацию всего этого будут отвечать руководители цифровой трансформации — заместители глав ведомств.

Координирует работу «цифровых чиновников» вице-премьер Дмитрий Чернышенко, ранее он уже сообщал о еженедельных встречах с ними.

Как поясняют в Белом доме, у этих кураторов будут «широкие полномочия по изменению всех рабочих процессов внутри министерств и ведомств, включая перевод оказываемых ими услуг в онлайн-формат».

Кроме того, они должны будут как минимум ежеквартально отчитываться перед Минцифрой о достижении показателей результативности программ и о реализации проектов цифровой трансформации.

По мнению заместителя директора Института государственного и муниципального управления НИУ ВШЭ Константина Головщинского, программы, увязывающие цели и инструменты их достижения с объемами финансирования, позволят вести диалог с Минфином на другом уровне, «на языке покупки результата». Персональная ответственность конкретных чиновников также должна повысить эффективность цифровой трансформации, добавляет он, но ее успех будет во многом зависеть и от скорости принятия решений по модернизации нормативной базы. «Пока у технологических новшества и у корреспондирующих изменений в нормативные акты

разная скорость: как правило, технологии готовы, а «нормативка» — отнюдь», — говорит эксперт.

Далее федеральную практику планируется масштабировать на регионы.

Координировать работу по информатизации муниципалитетов и субъектов РФ будут руководители цифровой трансформации федерального уровня. Ранее с этой инициативой уже выступало правительство, однако спустить такое решение в регион Белый дом сам не может, поэтому Дмитрий Чернышенко просил Владимира Путина поручить губернаторам назначить в региональных ведомствах ответственных за цифровизацию. Согласно опубликованному вчера поручению, сформировать свой пул цифровых чиновников регионы должны до 1 декабря 2022 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4530224>

ИЗВЕСТИЯ; ИГОРЬ КАРМАЗИН; 2020.14.10; ПОРТ ВЫСОКИХ ДОСТИЖЕНИЙ: ВЫВЕДЕТ ЛИ МИНСК СВОЙ ТРАНЗИТ ИЗ ПРИБАЛТИКИ; ЛУКАШЕНКО ПРЕДЛОЖИЛ ЛЕНОБЛАСТИ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ ПРИЧАЛ

Грузооборот прибалтийских портов снижается. По итогам девяти месяцев Вентспилс упал на 41,9%, через Ригу перевалено на 26,4% грузов меньше, оборот Лиепаи сократился на 11,8%. Еще большим падение станет, если свой транзит из Прибалтики выведет Белоруссия. На встрече с губернатором Ленинградской области Александр Лукашенко заявил, что Минск готов рассмотреть строительство морского терминала. «Известия» разобрались в том, что ждет прибалтийские порты в этом случае.

Куда уходят корабли

Грузооборот в портах Латвии за первые девять месяцев года упал на треть (29,7%). Больше всего пострадал Вентспилс, где перевалено на 41,9% грузов меньше. Главная причина кризиса — сокращение объемов перевалки угля. Если в прошлом году через порт прошло 3,6 млн т угля, то в этом году было перевалено только 245 тыс. т — на 94% меньше. «Управление Вентспилсского свободного порта делает и будет делать всё возможное, чтобы оказывать поддержку, но нужно понимать, что перевалкой грузов занимаются частные терминалы, на которые управление никак повлиять не может», — говорит управляющий Вентспилским свободным портом Андрис Пурмалис.

Оборот Рижского порта за девять месяцев сократился на 26,4%. Уменьшилась перевалка нефтепродуктов, угля, удобрений. В августе и сентябре зафиксирована положительная динамика в сегменте зерновых, но общую картину это не изменило. В мае из-за кризиса правление Рижского порта вынуждено было пересмотреть бюджет и сократить пятую часть запланированных расходов и инвестиций. «Недавно в Рижском свободном порту работали 200 предприятий и 20 тыс. человек. Сейчас порт переживает кризис. Что будет с Ригой? Откуда возьмутся бесплатные обеды в школах и бесплатный проезд в общественном транспорте? Если порт рухнет, тогда и город пострадает», — сокрушается депутат сейма Янис Урбанович.

Оборот порта Лиепаи сократился на 11,8%. Деградация латвийских портов привела к сокращению объемов перевозок латвийскими железными дорогами. С начала года здесь уже уволили тысячу работников, предполагается, что до конца года рабочих мест лишится еще 1,5 тыс. сотрудников. Государственная железнодорожная компания пытается заработать всеми способами — на аукцион выставили тепловозы, старые рельсы и даже здания нескольких вокзалов.

Падение фиксируют также в Литве и Эстонии. Руководитель дирекции Клайпедского порта по маркетингу и общим вопросам Артурас Друнгилас говорит, что ни в этом году, ни в следующем погрузки не вернутся на докризисный уровень, поскольку поток контейнеров и нефтепродуктов сократился, перевалка зерна и удобрений его не компенсирует.

Пандемия и Россия

Трудности испытывает не только Прибалтика. Общий грузооборот российских портов за девять месяцев сократился на 2,7%. Крупнейший польский порт Гданьск упал на 11,7%. Пандемия коронавируса и ограничительные меры ударили по всей мировой экономике, в том числе и по морским перевозкам. Уменьшилось количество грузов, сократились доходы перевозчиков.

Но на Прибалтику повлияла не только пандемия. Грузооборот почти всех портов неуклонно падает последние пять лет, снижение составляет 5–15% в год. Долгосрочная причина упадка — государственная политика России, которая перенаправляет грузопотоки из зарубежных в свои собственные порты. Крупнейший из них — Усть-Луга в Ленинградской области. Сейчас здесь 12 терминалов общей мощностью 100 млн т грузов в год. Строятся три новых терминала: для универсальных грузов, минеральных удобрений и контейнерных грузов.

Развиваются и другие порты Ленинградской области. В Приморске, который специализируется на нефти и нефтепродуктах, строят большой универсально-перегрузочный комплекс. Его собираются открыть в 2022 году, пропускная способность достигнет 70 млн т в год. В порту Высоцк строят зерновой терминал и комплекс переработки пшеницы, возводят терминал по производству метанола.

Кроют Батьку по матери

На таком фоне прибалтийские страны, казалось бы, должны беречь тех, кто продолжает пользоваться их услугами. Речь в первую очередь идет о Белоруссии. Минск обеспечивает 30% грузооборота Клайпедского порта, среди насыпных грузов доля белорусской продукции достигает почти 100% благодаря «Беларуськалию». Только в 2019 году через Клайпеду прошли 15,5 млн т белорусских грузов, из них 9,8 млн т калийных удобрений. В том числе благодаря этому Клайпедский порт обеспечивает 6–7% ВВП Литвы и дает работу 58 тыс. человек.

Однако добрососедского сотрудничества не получается. После выборов президента Белоруссии в августе Литва однозначно встала на сторону оппозиции. Отказалась считать Лукашенко легитимным лидером, требовала перевыборов, приютила главного оппонента Лукашенко Светлану Тихановскую, ввела санкции против белорусских официальных лиц. «Я поручил правительству внести предложение о переориентации всех торговых потоков с портов Литвы на другие. Вот мы и посмотрим, как они будут жить. 30% литовского бюджета формируют наши грузопотоки через Литву. Что еще надо? Зажрались! Поэтому поставим на место», — ответил Лукашенко.

В конце сентября Лукашенко заявил, что Белоруссия готова рассмотреть возможность строительства собственного морского терминала в Ленинградской области. Эксперты говорят, что существующих российских терминалов достаточно, чтобы переваливать 8 млн т белорусских нефтепродуктов в год. В РЖД уже заявили, что готовы предоставить Минску скидку на завоз нефтепродуктов в российские порты и на возврат пустых цистерн. Сложнее ситуация с белорусскими калийными удобрениями. «Сейчас в России просто нет достаточных мощностей для их перевалки. После 2025 года, при условии, что все проекты будут реализованы, профицит хоть и ожидается, но на весь белорусский транзит его не хватит», — говорит аналитик Виталий Чернов.

Приплыли к упадку

Эксперты говорят, что транзитные контракты заключаются на долгий срок. «Еще год-два Клайпеда будет функционировать в нынешнем режиме. Но постепенно транзит уйдет. Портовые мощности станут не нужны, порт растащут на металлолом», — прогнозирует руководитель Центра белорусских исследований Института Европы РАН Николай Межевич.

Он добавляет, что Литве будет нанесен значительный урон. «Вильнюс, видимо, не просчитывает последствий. Иначе бы не проводил такую самоубийственную политику. Вероятно, денег на собственное выживание у партий и элит хватит, а о гражданах власти

не думают. В конце концов, за годы независимости из республики выехала треть населения. Никого не беспокоит, если уедет еще треть», — отмечает в беседе с «Известиями» руководитель Центра белорусских исследований Института Европы РАН Николай Межевич.

Заместитель директора Института истории и политики МПГУ Владимир Шаповалов говорит, что поведение Литвы оскорбительно для Белоруссии. «Если российский и белорусский транзит уйдет из Прибалтики, то инфраструктура придет в упадок. Порты строились в расчете на огромный Советский Союз. Теперь будут обслуживать три небольшие страны с крошечным внутренним рынком», — подчеркивает собеседник.

<https://iz.ru/1073281/igor-karmazin/port-vysokikh-dostizhenii-vyvedet-li-minsk-svoi-tranzit-iz-pribaltiki>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ОЛЬГА НИКИТИНА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.14.10; МАЛОМЕРЫ БУДУТ ПРИНЯТЫ; ЗА КАТЕРАМИ ПРИСМОТРИТ «ЭРА-ГЛОНАСС»

Систему «ЭРА-ГЛОНАСС», использующуюся на автотранспорте, с 2021 года могут расширить на водный. Речь идет о введении мониторинга за маломерными судами, который должен повысить безопасность и сократить сроки и ресурсы поисково-спасательных операций. Проект может начаться как добровольный, а в будущем стать аналогом «Платона» для водного транспорта, чтобы взимать плату за навигационное обеспечение, прохождение шлюзов, километраж пройденного пути, стоянку на причале и так далее.

Государственную автоматизированную информационную систему «ЭРА-ГЛОНАСС» в 2021 году расширят на водный транспорт, рассказали “Ъ” в АО «ГЛОНАСС». Там пояснили, что, в отличие от больших судов, маломерный флот часто не обеспечен спецсредствами передачи сигнала SOS и определения координат места происшествия. При возникновении экстренной ситуации сложно определить точное местоположение судна, в связи с чем службы тратят значительные ресурсы на поиск. Есть места, где контроль за маломерными судами затруднен или вообще отсутствует (см. “Ъ” от 4 февраля).

По замыслу авторов идеи, при нажатии на судне кнопки SOS система будет передавать координаты места происшествия в службы экстренного реагирования. Судовладельцы смогут подключить дополнительный функционал: контролировать местоположение судов, соблюдение геозон и маршрутов, вести обмен информацией, отображать картографическую информацию и координаты, оповещать о метеообстановке, рассказали в АО «ГЛОНАСС». Пилотный проект по внедрению системы на судах проводился с ФГБУ «Канал имени Москвы», там “Ъ” уточнили, что в проекте участвовало пять технических судов, дополнительных затрат не потребовалось.

Промышленная эксплуатация «ЭРА-ГЛОНАСС» началась в 2015 году. С 2017 года действует требование обязательного оснащения системой всех автомобилей, выпускаемых в Таможенном союзе. Аналогичная система ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS для пассажирских автобусов, перевозящих детей, а также транспорта для перевозки опасных грузов станет обязательной с 31 мая 2021 года — срок был отложен в апреле 2020-го на фоне пандемии.

Результаты пилота, по данным “Ъ”, признаны успешными на недавнем совещании с участием представителей Росморречфлота, ФГБУ и разработчиков оборудования. По итогам предполагается создать рабочую группу, которая проработает технические и юридические аспекты, сформирует дорожную карту по созданию и развитию системы экстренного реагирования и мониторинга судов. В группу, помимо экспертов АО

«ГЛОНАСС», войдут представители Минтранса, Росморречфлота, Ротранснадзора, МЧС, ФГБУ и разработчиков оборудования.

В АО «ГЛОНАСС» уточнили, что дорожную карту планируется разработать до конца года, техническое задание — к апрелю 2021 года, к июню — проекты нормативно-правовых и нормативно-технических актов. На вопрос “Ъ”, будет ли система обязательной, в АО «ГЛОНАСС» сообщили, что «вопросы регулирования решатся в рамках рабочей группы». В то же время в Минтрансе утверждают, что там «не прорабатывался вопрос применения «ЭРА-ГЛОНАСС» на водных судах, да и обязательной нормы по наличию системы на судне пока нет». Собеседников «Ъ» позиция министерства удивила, поскольку, по их словам, ФГБУ занялось проектом после поручения министра Минтранса Евгения Дитриха проработать варианты введения платности на внутренних водных путях. В Росморречфлоте “Ъ” не ответили.

Источники “Ъ” в отрасли допускают, что сначала систему введут на добровольной основе, а через несколько лет она станет обязательной.

Пассажирские регистровые суда давно обязали использовать подобное оборудование, говорит один из собеседников “Ъ”, добавляя, что зачастую лучшую точность данных обеспечивает GPS, который в разы дешевле. Другой источник “Ъ” утверждает, что стоимость оборудования «ЭРА-ГЛОНАСС» «сравнительно невысокая», 20–50 тыс. руб., а качество работы улучшилось.

Еще один собеседник “Ъ” полагает, что вопрос установки «ЭРА-ГЛОНАСС» может быть связан с планами по взиманию платы с судовладельцев за использование внутренних водных путей, пилотный проект исходно сравнивали с системой «Платон» (см. “Ъ” от 21 июля). Система позволит контролировать движение маломерных судов, брать с них плату за навигационное обеспечение, прохождение шлюзов, километраж пути, стоянку на причале и так далее, полагает он. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает правильным усиление надзора за маломерными судами, «но вызывает опасение, что система может стать инструментом для дополнительного налогообложения и повышения финансовой нагрузки на собственников, которые столкнулись с масштабным снижением доходов из-за пандемии».

<https://www.kommersant.ru/doc/4530294>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛИН; 2020.14.10; НА ФАС ДАВЯТ КОЛЕСА; МЕТАЛЛУРГИ ПРИВЛЕКАЮТ МИНИСТРОВ К ЦЕНООБРАЗОВАНИЮ

Металлурги пожаловались на ФАС, признавшую летом Выксунский метзавод (ВМЗ) Объединенной металлургической компании (ОМК) виновным в завышении цен на железнодорожные колеса. По их мнению, ФАС произвольно установила предельный уровень цен на колесо, которого должен был придерживаться ВМЗ, на уровне существенно ниже рыночного. Покупатели колес считают, что, вовлекая в спор высокопоставленных чиновников, металлурги пытаются оказать давление на ФАС. По данным “Ъ”, вопрос могут рассмотреть у первого вице-премьера Андрея Белоусова.

Президент «Русской стали» и владелец НЛМК Владимир Лисин 1 октября направил первому вице-премьеру Андрею Белоусову письмо о «системных рисках антимонопольного регулирования» (есть у “Ъ”). По его мнению, в июле 2020 года ФАС вынесла «несправедливое и прецедентное решение в отношении ценообразования и поведенческих ограничений производителей стальных цельнокатаных колес» (ЦКК).

После длительного расследования в отношении обоих российских производителей ЦКК — ВМЗ, подконтрольного ОКМ Анатолия Седых, и «Евраз НТМК» — ФАС признала ВМЗ виновным в установлении монополично высоких цен на железнодорожные колеса (см. “Ъ” от 9 июля) в период скачка спроса на них и последовавшего дефицита. Речь шла о

проведенных ВМЗ открытых запросах цен в 2019 году, где цена зачастую формировалась на уровне 100 тыс. руб. за колесо (см. “Ъ” от 31 мая 2019 года).

«Продажи производителей осуществлялись преимущественно по долгосрочным контрактам с фиксацией цены на уровне значительно ниже рыночной», — возражает господин Лисин в письме.

По его словам, попытка ФАС регулировать цены на конкурентном рынке приводит к нарушению баланса, увеличивает риски и негативно влияет на инвестиционные решения. Председатель совета директоров ОМК Анатолий Седых, в свою очередь, пишет главе Минпромторга Денису Мантурову (письмо от 23 сентября есть у “Ъ”): «С точки зрения ценовой политики мы придерживались принципов, согласованных мной лично с руководством ФАС, а именно: цены ВМЗ не являются самыми высокими на рынке, и мы не являемся лидерами в повышении цен на колеса». По его словам, ФАС «постфактум произвольно» установила предельную цену на ЦКК ВМЗ 49–52 тыс. руб. при реальной текущей цене на рынке свыше 80 тыс. руб. «Руководствуясь какими недискриминационными критериями, мы должны были реализовывать колеса на остродефицитном рынке по цене почти в два раза ниже текущей рыночной?» — пишет господин Седых.

В ФАС “Ъ” сообщили, что комиссия службы всесторонне изучила действия ВМЗ и вынесла решение, которое в случае несогласия ВМЗ может обжаловать в установленном порядке. В секретариате господина Белоусова комментарии “Ъ” не дали.

«Мы наблюдаем беспрецедентный пример давления на антимонопольного регулятора, — говорит источник среди покупателей колес. — Цель этой спланированной кампании с влиятельным составом адресатов — вывести ФАС из числа активных участников по делу о злоупотреблении со стороны ВМЗ на рынке железнодорожных колес».

Такая тактика металлургического лобби опасна и недопустима, а ее результат очевиден: мы получим не регулятора, а регистратора цен, лишённого функции реагирования, добавляет он.

В «Русской стали» и ОМК комментарии “Ъ” не дали. По информации “Ъ”, вопрос может быть в ближайшее время рассмотрен на совещании у Андрея Белоусова.

Вместе с тем спрос на колеса продолжает сжиматься. Если в 2019 году потребность в колесных дисках составляла 1,8 млн штук, говорит заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук, то в 2020 году спрос ожидается на уровне 1,5 млн, в 2021 году — 1,4 млн единиц. Профицит производственных мощностей производителей РФ и Казахстана уже составляет не менее 30%, отмечает эксперт, и это не считая заявленного расширения мощностей «Евраз НТМК» с 475 тыс. до 675 тыс. дисков к 2021 году. При этом, отмечает господин Савчук, цены на колеса интенсивно снижаются, и покупатели говорят уже о доступных колесных парах по 123 тыс. руб. при ценах на пике 200 тыс. руб. и более.

<https://www.kommersant.ru/doc/4530314>

РБК; ИННА СИДОРКОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА, ДАДА ЛИНДЕЛЛ; 2020.14.10; ВАГОНЫ В ЗАГОНЕ; УРАЛВАГОНЗАВОД НЕ НАШЕЛ ПОКУПАТЕЛЕЙ ВАГОНОВ НА 2021 ГОД

Крупнейший в России производитель вагонов — Уралвагонзавод — на текущий момент не смог найти заказчиков на них на следующий год. Но предприятие, долги которого превышают 100 млрд руб., останавливать производство вагонов не будет

С какими проблемами столкнулся УВЗ

Корпорация «Уралвагонзавод» (УВЗ, входит в «Ростех») на текущий момент осталась без заказов на вагоны на 2021 год. Об этом РБК рассказали источник в одном из крупнейших железнодорожных операторов, два заказчика завода, а также подтвердил источник в УВЗ.

Крупнейшими заказчиками УВЗ среди грузоотправителей и операторов в разные годы были СУЭК, Федеральная грузовая компания (ФГК, «дочка» РЖД), Первая грузовая компания (ПГК). Но ни с одной из этих компаний УВЗ не заключал контракты на 2021-й и последующие годы, уточнили два высокопоставленных источника РБК на рынке грузоперевозок.

РБК направил запросы в эти компании.

Что касается РЖД, самые крупные контракты на поставки вагонов в 2020 году компания заключила с АО «Рослокомотив» и АО «Транспортное машиностроение», следует из информации с сайта госзакупок. Эти контракты рассчитаны на 2020–2025 годы.

«Представителям УВЗ придется просить о покупке хотя бы нескольких вагонов», — рассказывает топ-менеджер одного из грузоотправителей. По его словам, в условиях профицита рынка вагонов потенциальных заказчиков также настораживает инициатива РЖД об отмене тарифных льгот для порожнего пробега и инновационных полувагонов.

РБК направил запрос в «Ростех», там переадресовали его в УВЗ. В УВЗ на запрос РБК не ответили.

Об отсутствии у УВЗ на 2021 год контрактов с госкомпаниями на поставку им вагонов свидетельствуют и данные с сайта госзакупок, которые проанализировал РБК. Так, в 2020 году, согласно portalу госзакупок, Уралвагонзавод заключил 32 контракта на 649 млн руб. (против 77 контрактов на 1,4 млрд руб. в 2019 году). Почти все контракты заключены с исправительными колониями № 12 и № 13 в Свердловской области — на поставки металлических изделий (стоек, обшивки, планок и проч.), крупнейший — с исправительной колонией № 12 на поставку изделий из металла на 579,5 млн руб. Все 32 контракта заканчиваются в 2020 году.

Что выпускает УВЗ

АО «Корпорация «Уралвагонзавод» — многоотраслевой машиностроительный комплекс, выпускает около 100 видов продукции, в частности военную технику, дорожно-строительные машины. На 97,48% принадлежит государственной корпорации «Ростех».

Специализируется на выпуске инновационных вагонов, которые отличаются от обычных более высокой допустимой нагрузкой на ось: 25 т против 23,5 т. Завод выпускает как полувагоны, так и цистерны, платформы, вагоны-хопперы. По данным рейтинга INFOLine Rail Russia TOP, в 2019 году УВЗ произвел 17,9 тыс. вагонов. Его обошла только Объединенная вагонная компания (ОВК, контроль у «Траста»), нарастившая производство до 21 тыс. вагонов.

УВЗ также является единственным в России производителем танков, в том числе единственного в мире танка третьего послевоенного поколения Т-14 «Армата». Как указано на сайте УВЗ, это принципиально новая и полностью российская разработка, не имеющая аналогов в мире.

Гендиректор корпорации — Александр Потапов. По данным сайта УВЗ, на предприятии работает около 30 тыс. человек. Из самой поздней доступной отчетности УВЗ по МСФО (за первое полугодие 2019 года) следует, что долгосрочные обеспеченные и необеспеченные банковские кредиты завода составляют 88 млрд руб., краткосрочные — 19,4 млрд руб. Всего завод взял пять кредитов в рублях, два в евро и один в долларах.

Почему образовался профицит на рынке вагонов

Такой масштабный профицит появляется на рынке не впервые: в 2013 году количество грузовых вагонов превысило 1,2 млн, говорит гендиректор агентства «INFOLine-Аналитика» Михаил Бурмистров. Тогда правительство сперва запретило продлевать срок службы вагонов более чем на год, а затем и вовсе не разрешило продолжать эксплуатацию без ремонта. В результате к 2016 году власти списали 214 тыс. грузовых вагонов, а закупки составили лишь 58 тыс. штук, напоминает эксперт. В следующие два года погрузка на сети РЖД выросла (особенно угля), что привело к обратной ситуации — дефициту полувагонов, росту арендных ставок и спроса на подвижной состав.

В 2016 году правительство выделило 7 млрд руб. субсидий производителям вагонов. Но затем ежегодно сумма выплат стала уменьшаться. К 2019 году профицит вернулся, его причинами стало падение спроса на уголь — главного драйвера перевозок. Сейчас выпущено 1,19 млн вагонов, говорит Бурмистров.

В 2020 году вагоностроители рассчитывали на поддержку со стороны государства и внедрение системы trade-in при покупке инновационных вагонов (за сдачу трех старых операторы могли бы получить скидку 1,5 млн руб. при покупке нового). Но идею, как рассказал 6 октября исполнительный директор Объединения вагоностроителей (ОВС) Евгений Семенов, отклонил Минпромторг.

РБК ожидает ответа от Минпромторга.

По словам источника в одном из железнодорожных операторов, сейчас игроки рынка перевозок ориентируются в основном на лизинг уже действующего парка. «Это выходит дешевле. Операторам и грузоотправителям проще брать в лизинг или выкупать необходимую часть парка друг у друга», — говорит он. При этом одна только ФГК владеет 137,3 тыс. вагонов, что, по расчетам РЖД, перекрывает спрос.

Как будет выживать УВЗ

Даже если у Уралвагонзавода не будет ни одного заказа на вагоны на 2021-й и последующие годы, предприятие не остановит их производство, уверен источник РБК, близкий к УВЗ. «Конвейер останавливать нельзя. Цеха, которые производят металл, работают как на танки, так и на железнодорожное производство. Нельзя, остановив производство вагонов, не остановить производство военной промышленности», — пояснил он, добавив, что УВЗ «скорее будет отгонять вагоны в тупики».

Как отмечал в разговоре с РБК главный редактор журнала «Арсенал Отечества» полковник запаса Виктор Мураховский, в последние годы УВЗ выживает в основном за счет гособоронзаказа и экспортных поставок. В частности, в ноябре 2019 года Минобороны Индии подписало контракт на производство 464 основных боевых танков Т-90С (стоимостью \$2,8 млрд) по российской лицензии для сухопутных войск (УВЗ участвует в техническом сопровождении лицензионного производства этих танков и поставляет необходимые комплектующие). В июне 2020 года стало известно, что Москва и Каир подписали контракт на поставку 400–500 танков Т-90МС для египетской армии. «В рамках Госпрограммы вооружений до 2027 года единственный серьезный контракт — на 132 машины семейства «Армата», все остальное — модернизация Т-72Б, Т-80БВМ и Т-90М», — говорил эксперт.

В начале октября РБК выяснил, что правительство намерено помочь УВЗ решить проблемы с частью долгов: кредиты, взятые предприятием в ВТБ, могут быть реструктурированы до 2029 года. УВЗ заключил с ВТБ кредитные соглашения в 2016–2017 годах. Займы были обеспечены государственной гарантией. Срок возврата кредитов не уточняется, но в 2021 году правительство сможет продлить его до 31 декабря 2029 года, одновременно будет продлена и государственная гарантия до той же даты. Сумма кредитов, взятых заводом в ВТБ, не раскрывается, но в базе СПАРК есть информация о регистрации УВЗ в 2017 году залога в ВТБ. Предметом залога стали права требования денежных средств по договору комиссии на \$263 млн (около 20 млрд руб. по текущему курсу), заключенному между УВЗ и «Рособоронэкспортом». В 2018–2019 годах было зарегистрировано еще три договора залога оборудования УВЗ в ВТБ.

<https://www.rbc.ru/business/14/10/2020/5f7ca2349a794715e8f042c5>

ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА МУХАМЕТШИНА; 2020.14.10; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ПАКЕТ ПОПРАВК, ВЫТЕКАЮЩИХ ИЗ ИЗМЕНЕННОЙ КОНСТИТУЦИИ; РЕАЛЬНЫЕ ПРАКТИКИ ПОСЛЕДНИХ 20 ЛЕТ ВПИСЫВАЮТ В ЗАКОНЫ, ГОВОРИТ ЭКСПЕРТ

Президентские поправки в законы о прокуратуре, Конституционном суде и новый законопроект о правительстве приняты в первом чтении /Евгений Разумный / Ведомости Госдума приняла в первом чтении президентский законопроект «О правительстве РФ», а также поправки в законы о Конституционном суде (КС) и прокуратуре. Председатель комитета Госдумы по госстроительству Павел Крашенинников заявил, что законопроекты вытекают из поправок в Конституцию, которые вступили в действие 4 июля.

Согласно законопроекту о правительстве, президент осуществляет общее руководство Белым домом и обеспечивает взаимодействие правительства и других органов, которые входят в систему публичной власти. Председатель правительства несет персональную ответственность перед президентом. Президент осуществляет руководство силовыми министерствами. Он теперь может освободить премьера от должности, не распуская правительство. Члены правительства назначаются президентом после утверждения Госдумой.

Кандидатура премьера выдвигается президентом, министров – премьером. Госдума должна их утвердить или отклонить. В случае трехкратного отклонения кандидатур Госдумой они назначаются без утверждения парламентом. Министры силового блока назначаются после консультаций с Советом Федерации. По словам Крашенинникова, в Госдуме утверждение министров будет проходить публично, они смогут ответить на вопросы о том, как видят развитие своего сектора, «с учетом публичности всех процедур выиграет общество».

Что касается поправок в законы о КС и прокуратуре, то судьям и прокурорам теперь и по этим законам запрещается иметь иностранное гражданство и зарубежные счета. Законопроект о КС меняет порядок формирования суда и количество судей – их теперь будет 11 вместо нынешних 19. Прекратить полномочия судей КС может президент после консультаций с Советом Федерации, это может произойти в случае порочащих поступков судей, а также при утрате ими российского гражданства, вступления в силу обвинительного приговора в отношении их и других обстоятельств. Согласно поправкам в закон о прокуратуре, заместители генпрокурора и прокуроры субъектов назначаются президентом после консультаций с Советом Федерации. Генпрокурор освобождается от должности президентом, а не Советом Федерации.

«Сокращение числа судей Конституционного суда с возможностью давления приведет к политизации суда и подчинению судебной власти президенту, т. е. Владимиру Путину».

Депутаты в ходе заседания интересовались, будет ли Госдума участвовать в отстранении от должности министров, если они будут плохо исполнять свои обязанности. Депутата от «Справедливой России» Олега Шеина интересовало, успеют ли депутаты в течение недели (отведенной на назначение) рассмотреть все кандидатуры министров. Депутат от КПРФ Валерий Рашкин раскритиковал законопроект о КС: «У нас что, еще восемь судей не может прокормить страна?» Уменьшение числа судей увеличивает вероятность давления на них, а право президента их уволить «прямо противоречит принципу разделения властей», заявил Рашкин. Вопросом о том, не нарушается ли принцип разделения властей, задавалась и депутат от КПРФ Вера Ганзя, которая сказала, что из-за законопроекта о правительстве усиливается президентская власть и президент, по сути, будет руководить исполнительной властью.

«Еще весной, когда обсуждались поправки в Конституцию ко второму чтению, было видно, что наряду с балансированием полномочий и развитием разных федеральных властных институтов происходит дальнейшее укрепление суперпрезидентского начала, а также усиление федерального уровня власти по отношению к региональному и местному

уровню. То есть происходит имплементация сложившихся за 20 путинских лет реальных практик в формальную ткань Конституции и других законов», – говорит политолог Александр Пожалов.

У главы государства с прицелом на будущее появились дополнительные механизмы сдерживания потенциально непродуктивных инициатив выборных органов власти вроде приостановки процесса вступления в силу новых федеральных законов, добавляет эксперт. Новая норма о том, что президент осуществляет общее руководство правительством, не делает его частью исполнительной власти, считает Пожалов: «Ее стоит рассматривать именно в контексте общей роли президента как гаранта слаженной работы всей системы публичной власти». Поэтому ничего принципиально нового по сравнению с поправками в Конституцию не появилось, говорит он: «Изменились частности вроде порядка постановки вопроса об увольнении судей КС и оснований права вице-премьеров и министров совмещать свою работу в правительстве с губернаторством или занятием другой федеральной госдолжности».

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2020/10/13/843149-gosduma-odobrila>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4530273>

КОММЕРСАНТЪ; ИЛЬЯ УСОВ; 2020.14.10; «МОЛЧУНАМ» СДЕЛАЛИ ОДОЛЖЕНИЕ; ВЭБ ПЕРЕКЛАДЫВАЕТ ИХ НАКОПЛЕНИЯ В КОРПОРАТИВНЫЕ ОБЛИГАЦИИ

За девять месяцев 2020 года ВЭБ.РФ заработал «молчунам» около 6,7% годовых. По сравнению с первым полугодием доходность расширенного портфеля пенсионных накоплений немного снизилась. При этом для сохранения доходности инвестиций госуправляющий продолжает увеличивать в портфеле долю корпоративных облигаций, объем которых достиг исторического максимума. Часть этих бумаг составили вечные бонды, выпущенные ОАО РЖД. ВЭБ действует в тренде, уходя в риск для получения доходностей, однако делает это на государственный манер, отмечают эксперты.

Доходность расширенного портфеля, через который государственная управляющая компания (ГУК) ВЭБ.РФ инвестирует средства «молчунов», за девять месяцев составила около 6,7% годовых. Об этом свидетельствуют расчеты “Ъ” на основе опубликованной отчетности компании.

Таким образом, доходность немного снизилась по сравнению с полугодовым показателем (7,3% годовых).

Доходность портфеля госбумаг за три квартала также уменьшилась более заметно — с 9,2% до 8,2% годовых.

На начало этого года ВЭБ.РФ управлял пенсионными накоплениями 38,6 млн человек, свидетельствуют данные Счетной палаты. Большинство из них составляли «молчуны», чьи средства находятся в расширенном портфеле ГУК. Его объем на конец третьего квартала превышал 1,87 трлн руб., тогда как портфель госбумаг не превышал 35 млрд руб. Частные УК инвестировали средства 275 тыс. застрахованных лиц, находящихся в ПФР, в объеме немногим выше 30 млрд руб. Еще 37,2 млн человек формируют накопительные пенсии в НПФ, агрегированный портфель которых приближается к 3 трлн руб.

В третьем квартале произошли серьезные изменения в структуре расширенного портфеля ВЭБа. Так, вложения в корпоративные облигации достигли исторического максимума, превысив 777 млрд руб. Таким образом, сохранилась тенденция по увеличению доли корпоративных бондов в структуре расширенного портфеля, которая наметилась еще год назад (см. “Ъ” от 12 августа). На конец третьего квартала доля таких вложений превысила 41%.

При этом в опубликованной в мае пояснительной записке к изменению инвестдекларации расширенного портфеля, позволившей ВЭБу вкладывать средства в вечные бонды, отмечалось, что ГУК планирует приобрести до 100 млрд руб. таких долговых бумаг РЖД. В ВЭБе подтвердили, что в третьем квартале вкладывали средства пенсионных накоплений «молчунов» в бессрочные бонды транспортной госмонополии.

Как поясняют в ВЭБе, активы перетекают в корпоративные облигации, в частности, за счет погашений госбумаг, а также за счет сокращения объемов депозитов.

По данным отчетности ГУК, вложения в банковские депозиты сократились за квартал на 12% и на конец сентября составили около 350 млрд руб. Кроме того, прежнее основное направление инвестиций пенсионных накоплений в рамках расширенного портфеля — госбумаги — за квартал отошло еще дальше на второй план. Доля этих бумаг по сравнению со вторым кварталом уменьшилась на 0,6 процентного пункта, до 34,8% (653 млрд руб.). Большинство из этих вложений составляют государственные сберегательные облигации, которые ранее размещались Минфином по закрытой подписке и которые на данный момент превышают половину всех гособлигаций в портфеле.

Рост вложений в корпоративные облигации обусловлен привлекательным соотношением между риском инвестиций и доходностью», — отмечает представитель ГУК.

«Чтобы обеспечить конкурентную доходность в нынешней ситуации, надо идти в риск», — указывает и гендиректор УК «Ронин Траст» Сергей Стукалов. По его словам, ВЭБ, наращивая вложения в корпоративные облигации, в данном случае действует в общем тренде. «Впрочем, покупки вечных бондов РЖД — это специфичный, государственный тренд», — отмечает господин Стукалов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4530301>

ТАСС; 2020.13.10; ПЕРЕХОД НА ОКУПАЕМУЮ МОДЕЛЬ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ТРЕБУЕТ ГОСПОДДЕРЖКИ

Перевозки городским пассажирским транспортом одна из самых массовых и востребованных транспортных услуг. Однако эта сфера десятки лет недофинансировалась и считалась глубоко убыточной. Создание современной, комфортной и окупаемой модели работы городского пассажирского транспорта возможно, считают участники форума «Общественный транспорт 2020», организованного Российским союзом промышленников и предпринимателей (РСПП). Но для перехода на новую модель необходима прямая государственная поддержка.

«Общественный транспорт самое востребованное на сегодня транспортное направление, которым пользуются все граждане, — отметил **помощник президента, секретарь Госсовета Игорь Левитин**. — Если на других видах транспорта мы считаем миллионы перевезенных пассажиров, то здесь миллиарды».

Он напомнил, что основополагающие поручения президента по развитию этой сферы были даны еще в 2017 году по итогам Госсовета. С того времени проделана большая подготовительная работа, и сегодня развитие сферы городских пассажирских перевозок уже напрямую вошло в список мер по достижению одной из целей июльского указа президента о национальных целях развития до 2030 года — созданию комфортной и безопасной среды для жизни. Результаты по этому направлению закладываются в оценку эффективности работы губернаторов, добавил Левитин. По его словам, понимание как решать этот вопрос есть — речь идет о разработке комплексной программы модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях.

Пути реформирования

Как рассказал **замминистра транспорта Алексей Семенов**, накопленные за последние десятилетия проблемы в области транспортного обслуживания населения не позволяют гражданам получать качественные и безопасные услуги. Это является одной из причин

снижения привлекательности общественного транспорта для граждан. Но благодаря **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»** с 2020 года **Минтранс** начал предоставлять господдержку по обновлению парка городского пассажирского транспорта. Речь идет о субсидиях на лизинг, позволяющих отобранным по конкурсу регионам приобрести транспортные средства со скидкой в 60%. Так в текущем году в 12 городских агломерациях закупается 511 транспортных средств, включая 447 газомоторных автобусов и 64 троллейбуса. Мера также стала и антикризисной для поддержки автопроизводителей в условиях распространения коронавируса, отметил **Семенов**. Благодаря перераспределению бюджетных средств, закупки техники для поставок в 2021 году следующим 12-ти регионам уже начались.

«По итогам отбора на 2021 год отобрано также 12 агломераций. Будет поставлено 392 единицы транспортных средств, из которых 275 газомоторные автобусы, 104 троллейбуса, 13 трамваев», - рассказал **Семенов**.

Впрочем, **Семенов** признал, что предусмотренных в рамках **БКАД** 20 млрд рублей на пять лет до 2024 года в масштабах страны недостаточно. «Необходимо обеспечить комплексный подход и предусмотреть меры господдержки не только на обновление транспортных средств, но и на модернизацию инфраструктуры, в первую очередь для трамваев и троллейбусов», - отметил он.

Новый подход

Минтранс совместно с ВЭБ.РФ разработан проект комплексной программы модернизации городского общественного транспорта, который планируется включить в состав **БКАД** в качестве отдельного федерального проекта с началом реализации в 2021-2023 годах. Как писал ранее портал «Будущее России. Национальные проекты», новый федпроект оценивается в 203,3 млрд рублей до 2024 года, и еще 417 млрд рублей - с 2025 года до 2030 года. Это увеличит ежегодные инвестиции в обновление парка с текущих 6,5 млрд рублей в год (с учетом 2,5 млрд рублей от лизинговых компаний), до 26,6 млрд рублей с 2025 по 2030 годы. Основными целями проекта станет повышение доли обновленного общественного транспорта в городах с 9% в 2024 году до 30% в 2030 году, а также удовлетворенности жителей качеством транспортного обслуживания должна вырасти с 15% в 2024 году до 50% в 2030 году.

Как добавил **Семенов**, в рамках нового федпроекта предлагается также внедрение новой модели управления городским общественным транспортом, включая оптимизацию маршрутной сети и перехода к цифровым сервисам.

«Реализация проекта позволит перейти к прозрачной управляемой экономической модели перевозок, повысить удовлетворенность населения», - подчеркнул он.

Регионы для программы планируется, как и сейчас в **БКАД**, отбирать на конкурсной основе и при условии софинансирования не менее 20%, а основным инструментом останется лизинг. Впрочем, прорабатывается вопрос привлечения и суверенных заимствований. Требованиям к регионам также станут единые планы транспортного обслуживания с проработкой оптимальных маршрутов и внедрение электронных систем оплаты проезда.

Социально-экономический эффект

По словам **замминистра** экономического развития Андрея Иванова, пилотный проект в Твери, а также расчеты в рамках подготовки программы показали, что правильно подобранные модели позволят окупать колесный парк пассажирского транспорта. Существенная господдержка, по его словам, понадобится только для обновления рельсового транспорта. По мнению Андрея Иванова, если во главу программы поставить формирование эффективной, прозрачной, цифровой модели управления городским общественным транспортом в реальном времени, то финансовые «источники найдутся сами собой». В частности, по его словам, эксперимент в Твери показал, что новая модель

позволяет оптимизировать маршруты и парк транспорта, тогда как финансовые потоки в целом существенно возрастают.

Он добавил, что для возможного участия в программе отобрано пять регионов (плюс продолжение проекта в Твери): Волгоград, Саратов, Екатеринбург, Казань, Нижний Новгород. Реализация программы в этих пяти городах позволит закупить 800 трамваев, 5 тыс. автобусов, создать 25 тыс. новых рабочих мест. В целом объем инвестиций по пяти городам оценивается в 241 млрд рублей, при этом господдержка понадобится только в размере 5 млрд рублей. «Мультипликативный эффект фантастический», - подчеркнул Иванов.

Новый вид бизнеса

По мнению главы РСПП Александра Шохина, реализация комплексной программы реформирования общественного транспорта может даже привести к формированию нового вида бизнеса. «В частности, речь идет о крупных операторах пассажирских перевозок в городах, которые и реконструируют, как мы надеемся, убыточные и недееспособные транспортные предприятия», - сказал он. По его словам, частные инвестиции не просто капитал, но и новые технологии организации городского общественного транспорта, новые управленческие практики. Однако он добавил, что важно не только сформировать новых крупных перевозчиков, но и сохранить конкуренцию на этом рынке, чтобы формировался оптимальный уровень цен и высокое качество. Но характер конкуренции, по его словам, должен измениться, от конкуренции за пассажира на маршруте, к конкуренции контрактов по обслуживанию группы маршрутов.

Поддержка отрасли

Участники рабочих групп РСПП, представляющие банки, производителей техники, регионы, обсудив программу обновления пассажирского транспорта, в целом поддержали ее. Но были едины в необходимости государственной поддержки. При этом в каждом регионе необходим индивидуальный подход, а для качественного скачка требуется задействовать механизмы государственно-частного партнерства, не только как инструмента финансирования, но и формирования в регионах набора компетенций, отметил старший вице-президент ВЭБ.РФ Сергей Евдокимов. Представители производителей поддержали банковское сообщество в том, что для успешной реализации программы необходима конкуренция и между лизинговыми компаниями. В свою очередь, президент ООО «ПК Транспортные системы» Феликс Винокур призвал не забывать, что трамвай остается наиболее экологически чистым видом транспорта. А социально-экономические эффекты создания трамвайных систем необходимо просчитывать не с точки зрения текущих затрат, а исходя из более чем 30-ти летнего цикла использования такого транспорта. Именно поэтому, по его словам, развивающиеся страны делают ставку на трамваи.

Без излишнего оптимизма

В то же время вице-президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков призвал не переоценивать перспективы окупаемости этой сферы, особенно с учетом того, что в регионах тарифы на перевозку уже относительно высокие. По его словам, пассажирские перевозки на 10-20 лет отстают по уровню развития от других сфер предоставления услуг населению. А для того, чтобы перейти на новую экономическую модель, нужна существенная финансовая инъекция государства. И хотя возможности для привлечения внебюджетных средств есть, необходимо чтобы государство зафиксировало, что и оно готово вкладывать в отрасль.

Кроме того, именно от федеральных структур регионы ждут универсальные методические рекомендации, которые говорили бы как оптимизировать маршрутную сеть, как модернизировать инфраструктуру, отметил Чистяков. «Также важные единые подходы в цифровизации, в стандартах сбора и обработки данных, типовых требованиях к ИТ системами и их взаимодействию», - добавил он.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/perehod-na-okupaemuu-model-gorodskogo-passazirskogo-transporta-trebuuet-gospodderzki>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.13.10; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ ЗАКУПОК ГОРОДСКИХ АВТОБУСОВ

Программу обновления парка общественного транспорта стоит преобразовать в отдельный федеральный проект в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**, считают в **Минтрансе**. Финансирование на эти цели в **нацпроекте** до 2030 года предполагается увеличить.

Минтранс разработал проект комплексной программы модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях. Сейчас министерство проводит работу по включению этой программы уже в виде отдельного федерального проекта в состав **нацпроекта БКАД** со сроком реализации 2021 - 2023 годы, рассказал **заместитель министра транспорта Алексей Семенов** на площадке форума «Общественный транспорт 2020» в рамках Недели российского бизнеса.

«С учетом бюджетных ограничений вынуждены пока оставаться в рамках предусмотренных лимитов - 4 млрд рублей средств федерального бюджета в год до 2024 года с привлечением средств лизинга в 6,5 млрд рублей. Планируем увеличить этот объем с 2025 по 2030 гг. до 26,4 млрд рублей в год», - сказал **Семенов**.

Но и этих средств может быть недостаточно. Сейчас только заявки тех регионов, которые проходят по всем условиям участия в программе, набираются на общую сумму в 53 млрд рублей на 2020 год и более 60 млрд рублей на 2021 год, уточнил он.

В целом на финансовое обеспечение нового федпроекта с учетом средств консолидированных бюджетов регионов и внебюджетных источников планируется предусмотреть до 2030 года 620 млрд рублей, сказал **Семенов**.

В рамках федпроекта планируется решить задачи как по обновлению подвижного состава городского пассажирского транспорта, так и по модернизации инфраструктуры, прежде всего для трамвая и троллейбусов. Также будет внедряться новая модель управления городским транспортом.

<https://rg.ru/2020/10/13/mintrans-planiruet-velichit-finansirovanie-zakupok-gorodskih-avtobusov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРНОГО КАВКАЗА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО, РОМАН КИЯШКО; 2020.13.10; СВЯЗАННЫЕ ОДНОЙ ТРАССОЙ; К ПРОЕКТУ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ КАВМИНВОДЫ - АДЛЕР ПОДКЛЮЧИЛИ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ МИНИСТЕРСТВА

Курирующий развитие Северного Кавказа вице-премьер Юрий Трутнев поручил проработать возможность строительства автомобильной трассы, которая соединит курорты Кавказских Минеральных Вод и побережье Черного моря. Новая дорога - она должна пройти по территории Ставрополя, Карачаево-Черкесии и Краснодарского края - окажется в два раза короче сегодняшнего 700-километрового маршрута из Кисловодска в Сочи.

Поручение дано минприроды России, **минтрансу России** и минэкономразвития России. О результатах необходимо доложить в правительство России до 30 октября этого года.

Таким образом, по мнению экспертов, уже многие годы обсуждавшийся важный для развития СКФО проект может быть наконец-то реализован.

Оптимизм внушает и тот факт, что недавно на заседании президиума Госсовета в Сочи президент России поручил правительству проработать проекты автотрасс и железных

дорог, которые ведут к Черноморскому побережью. Он потребовал от правительства скорректировать планы строительства и развития транспортной инфраструктуры.

- Нужно сделать все, чтобы автомобильное и железнодорожное сообщение для пассажиров и туристов на южном направлении стало удобнее. Прошу посмотреть на это с практической точки зрения, - заявил глава государства.

- Дополнительная трасса позволит сократить путь до причерноморских и северокавказских курортов, откроет новые возможности для регионального и международного туризма в СКФО и на юге страны, - сказал корреспонденту «РГ» директор Северо-Кавказского института-филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ Азамат Тлисов. - Один из главных сдерживающих факторов - отсутствие логистики. Проблема решится с появлением трассы Кисловодск - Адлер. Дорога пройдет через Кисловодск, рядом - курорты КЧР (Домбай и Архыз) и Красная Поляна, Сочи, а также горы и бальнеологический кластер Кавказских Минеральных вод.

Причем все эти места отдыха - круглогодичные. Перемещение с одного курорта на другой - международная практика, дающая возможность разнообразить путешествие. Поэтому любые инвестиции, которые потребуются, чтобы проложить эту трассу, окупятся в долгосрочной перспективе, считает Тлисов. А кумулятивный эффект от созданной инфраструктуры подстегнет развитие малого и среднего бизнеса, привлечет отельеров. Возможно, эти локации станут более привлекательными и для международных инвесторов.

- Такие примеры на Кавказе уже есть, - отмечает Тлисов. - Кавминводы заинтересовали бизнесменов нескольких стран, владельцев сетевых отелей. Государство готово поддержать их проекты. А затраты на данном этапе может компенсировать только государство либо институты развития при поддержке правительства.

Необходимость строительства новой дороги продиктована самой жизнью. Ведь туристический поток курорты Карачаево-Черкесии, несмотря на временные ограничения в связи с пандемией коронавируса, растет. С начала года регион посетило 935 тысяч человек.

- Самыми популярными традиционно стали курорты Домбай и Архыз, здесь побывали 445 и 410 тысяч туристов соответственно, - говорит министр туризма, курортов и молодежной политики КЧР Расул Текеев.

О трассе, соединяющей северокавказские горнолыжные и черноморские морские курорты, говорят уже давно. Еще в 1961 году был разработан проект автомобильной дороги Черкесск - Адлер, так и оставшийся на бумаге. И только в 2003-м появилось сразу девять вариантов прокладки трассы через Главный Кавказский хребет. Специалистам самым перспективным представлялось строительство трассы протяженностью 280 километров через перевал Загедан, озеро Кардывач и поселок Красная Поляна, на что требовалось около 20 миллиардов рублей. Однако Росприроднадзор воспротивился проведению работ на территории Кавказского заповедника и Сочинского нацпарка, и проект был заморожен. Новый вариант появился три с половиной года назад. Власти Карачаево-Черкесии предложили проект магистрали протяженностью около 273 километров. В состав новой трассы предполагалось включить участки федеральных дорог А-155 и А-156, а также 14-километровый участок Архыз - Лунная Поляна - гора Дукка и его продолжение длиной 22 километра в направлении населенного пункта Пхия. Правда, этот путь хоть и является самым коротким, но одновременно самым дорогостоящим и технически сложным. Проект предусматривает прокладку двух тоннелей общей протяженностью 12 километров в сложных гидрологических и сейсмических условиях.

Параллельно **минтранс** Ставропольского края подготовил проект новой трассы из Кисловодска в Адлер протяженностью 334 километра (сейчас путь по дорогам «Кавказ» и

«Дон» равен 770 километрам). 68 процентов трассы пройдет по территории Карачаево-Черкесии. Построить придется 103 километра, а 159 километров - реконструировать. В проекте также предусмотрено создание двух тоннелей длиной 7,6 и 5,1 километра, что позволит резко сократить время в пути и исключить серпантины. Вся дорога будет второй технической категории, что подразумевает организацию четырехполосного движения: по две полосы в каждую сторону.

По подсчетам, экономия при перевозке одного человека составит в среднем 1,5 тысячи рублей. Срок строительства - три года, срок окупаемости - 12 лет, реализовать проект предлагается в форме государственно-частного партнерства. Часть дороги, около 95 километров, будет платной. Проект предусматривает загруженность трассы до 12 тысяч машин в сутки.

По итогам предварительной проработки в 2018 году трассировки новой автодороги между КМВ, Карачаево-Черкесией и Сочи самыми перспективными определены следующие маршруты: Пятигорск - Кисловодск - Карачаевск - Зеленчукская - Псемен - Красная Поляна - Адлер и Пятигорск - Черкесск - Зеленчукская - Псемен - Красная Поляна - Адлер. На каком варианте останутся федеральные ведомства и каковы будут сроки реализации стратегического для региона проекта, станет известно уже в ближайшее время.
<https://rg.ru/2020/10/13/reg-skfo/k-stroitelstvu-trassy-kavminvody-adler-podkliuchili-ministerstva.html>

РЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ; ЛУИЗА ИГНАТЬЕВА; 2020.14.10; КАЗАНЬ ВОЙДЕТ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ С ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ. СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА МОЖЕТ ВЫРАСТИ; МИНТРАНС РОССИИ ПРЕДЛАГАЕТ ОБНОВИТЬ ПАРК ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА КАЗАНИ И ЕЩЕ ПЯТИ ГОРОДОВ, ИЗМЕНИВ СИСТЕМУ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА

Казань включена в число шести пилотных российских городов, где будет обкатываться федеральный эксперимент в рамках комплексной программы обновления общественного пассажирского транспорта до 2030 года. Об этом на московской конференции «Комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях» заявил **замминистра** экономического развития России Андрей Иванов. В случае ее утверждения инвестиции в замену подвижного состава пула городов составят 241 млрд рублей, но одновременно в этих агломерациях изменится и стоимость проезда в общественном транспорте. Ранее федеральные власти предлагали установить стоимость проездного на уровне «не выше 7% от среднедушевого дохода в регионе».

Городской транспорт «откатился» дальше ЖКХ образца 2000-х годов

В Москве подвели итоги обсуждения проекта комплексной программы модернизации пассажирского транспорта до 2030 года. По поручению президента России проект был разработан **Минтрансом РФ** при участии ВЭБ.РФ и предполагает обновление 75% парка автобусов и до 25% парка электротранспорта. Как сообщил модератор форума, член правления РСПП Игорь Вдовин, к ним поступило более 100 предложений из разных регионов страны, а для участия в форуме получено свыше 800 заявок, хотя РСПП особо не афишировал публичные слушания по проекту программы.

Впрочем, ажиотаж вокруг этого грандиозного проекта и так понятен.

Пожалуй, впервые с конца 90-х годов федеральные власти взяли решаться закоренелую проблему организации регулярного движения общественного транспорта в городах.

Как заметил вице-президент ЦЭИ Павел Чистяков, городской транспорт находится на той стадии, «на которой ЖКХ находилось в 2000-х годах», а «автомобильные дороги — в 2010-х годах», прозрачно намекая на отсталость в развитии этой социально-значимой сферы и общую запущенность проблемы в стране. «Это означает, что без прямой федеральной поддержки ничего не будет. Никаких гарантий не хватит, чтобы масштабно

обновить общественный транспорт», — рассуждал он, указывая на большой накопленный ущерб отрасли.

Минтранс РФ предлагает «вытащить» общественный транспорт при помощи утверждения отдельной федеральной программы до 2030 года с объемом федерального финансирования 620 млрд рублей (включает бюджетные и частные инвестиции). При этом ее статус хотят поднять до высшего уровня, включив ее в состав **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» (это гарантирует твердое федеральное софинансирование, — прим. ред.).

Основным инструментом обновления парка регионов предполагается сделать операционный лизинг, а оператором программы — ГТЛК. Это означает, что обновление автопарка будет происходить на возвратной основе, а плата за проезд станет одним из источником выплат по лизинговым платежам.

Эксперимент по выстраиванию эффективной модели управления общественным транспортом предполагается провести в шести российских городах. Именно они войдут первыми в будущую программу. «С этой точки зрения была предложена к финансированию схема «5+». В пятерку городов вошли — Волгоград, Саратов, Екатеринбург, Казань, Нижний Новгород. Плюс к ним — Тверь. Это города, где есть первые прикидки использования модели», — сообщил **замминистра** экономического развития РФ Андрей Иванов, который непосредственно участвовал в разработке проекта комплексной программы.

В июле этого года в качестве участников будущей программы называли 10 российских городов: Новосибирск, Екатеринбург, Самара, Челябинск, Казань, Нижний Новгород, Тверь, Волгоград, Воронеж и Пермь. А расходы федерального бюджета оценивали в 750 млрд рублей.

Впрочем, первые шаги по обновлению парка городов были сделаны как раз в этом году.

Заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов отчитался о том, как отбирались регионы.

— В 2020 году **Минтранс** начал предоставлять меры господдержки на обновление подвижного состава в городских агломерациях, — сообщил он. — Регионы проходили конкурсный отбор при заключении договора лизинга с оператором программы ГТЛК. В рамках этих госконтрактов транспорт поставляется со скидкой в 60% от его стоимости. Основные требования к претенденту: наличие единого плана транспортного обслуживания, оптимальная маршрутная сеть, электронная система оплаты проезда.

По его словам, в этом году конкурс выиграли 12 городских агломераций. Им будет поставлено свыше 500 единиц наземной городской техники. Это 447 газомоторных автобусов, 64 троллейбуса и другой транспорт. Так, Казань получила 23 автобуса, Пермь — 40 автобусов, Белгород — 58 автобусов, Омск — 16 троллейбусов.

Одновременно с этим завершен отбор агломераций на 2021 год. Выиграли конкурс 15 городских агломераций. Им будет поставлено 392 транспортных средства. Это 275 газомоторных автобусов, 104 троллейбуса, 13 трамваев. По словам **Семенова**, новый транспорт будет оснащен тахографами с функцией передачи данных в режиме реального времени, а также системой мониторинга поддержания состояния работоспособности водителя в пути.

— Это было наше условие — поставить комплексное устройство безопасности. Это смарт-устройство регистрирует не только режим труда и отдыха водителя, а также передает информацию о соблюдении скоростного режима. Кроме того, в него встроен механизм контроля психофизического состояния водителя. В Перми устройство позволило предотвратить аварии, — отметил **Алексей Семенов**.

Лимит в 4 млрд рублей в год — до 2024 года

Чтобы поставки проходили слаженно, **Минтранс** проводит опережающую закупку транспорта. Заказ оплачивается в этом году, а поставка будет выполнена в следующем

году. «Это делается и для того, чтобы загрузить промышленность. Поэтому идет перераспределение бюджетного финансирования в рамках **нацпроекта БКД**», — сообщил **Семенов**.

Пока закупки общественного транспорта проходят в рамках бюджетных лимитов в 4 млрд рублей в год. Из-за бюджетных ограничений лимиты будут действовать до 2024 года, сообщил **Семенов**.

Потребности гораздо выше. Заявки регионов в этом году составили 53 млрд рублей, на будущий год — 63 млрд рублей, привел неутешительные цифры **Семенов**. И обрадовал, что с 2025 года объем предполагается увеличить до 26,4 млрд рублей в год.

Почему **Минтранс РФ** особенно озабочен общественным транспортом? Как пояснил сам **Алексей Семенов**, это вызвано ростом личного автотранспорта в городах, из-за чего возрастает нагрузка на дорожную сеть и возникают инфраструктурные проблемы. «Это недопустимо, потому что растет нагрузка на автомобильную дорожную сеть городов, и власти не всегда могут решить эти глобальные проблемы», — признал он. Тем не менее 74 процента населения регулярно пользуются общественным транспортом, а накопленные проблемы не позволяют оказывать гражданам качественные услуги, что снижает привлекательность этого вида транспорта, констатировал спикер.

Как привлечь деньги без господдержки

Остроту дискуссии на пленарном заседании добавил **замминистра** экономического развития Андрей Иванов, выступивший одним из разработчиков проекта.

— Госпрограмма — еще не повод для получения бюджетных денег. Нужно исходить не только от необходимости закупки техники, а из современной экономически эффективной модели управления общественным транспортом. Если мы так поставим задачу и под это построим проекты, то окажется, что источники найдутся сами собой. Если создать единую систему платежей, приложение, где пассажир увидит время движения и услуга будет оказываться вовремя, то финансовые потоки превзойдут ожидания, — метафорически высказывался он, намекая, что инвесторы готовы будут вкладываться при гарантии возвратности капитала.

Как раз ради обкатки новой схемы и был выбран пул пилотных городов «5+». «По этим пяти городам, если реализовать комплексную услугу, программа позволит закупить 845 трамваев, 700 троллейбусов, 5 400 автобусов. Объем инвестиций составит 241 млрд рублей, — рассуждал он. — Будет создано 25 тысяч рабочих мест, перевезено 1,5 млрд пассажиров по пяти городам. Вы удивитесь, но с точки зрения господдержки потребуется не так много. Все зависит от того, какую модель будет выбирать регион — гросс-контракт или концессия. Особой поддержки здесь не потребуется».

И все-таки, каковы источники программы? По словам Иванова, предполагается субсидирование ставки по концессионным соглашениям за счет денег регионального дорожного фонда. Есть и другое предложение. ВЭБ.РФ на прошлой неделе предложил регионам брать кредиты, сообщил Иванов. На это Минфин РФ указал, что при такой модели финансирования программа может быть исполнена лишь теми, чей уровень госдолга субъекта к доходам менее 50%. В этом случае из программы выпадает Нижний Новгород.

— Нижегородской области будет не так просто вписаться в программу, — отметил Андрей Иванов. — Но Татарстан и Тверская области выглядят привлекательно.

О Татарстане он высказался отдельно. «Может быть, на первый взгляд Казань выглядит не самым удачным примером с точки зрения эффекта низкой базы, чтобы показать результаты программы. В Казани эффективно устроена программа общественного транспорта», — отметил он. По его словам, здесь удалось добиться тестирования беспилотного железнодорожного транспорта: «Речь идет о Большом Казанском кольце, о казанском метро, где мы можем начать использовать беспилотники».

Иванов считает, что поддержка потребуется при рельсовом транспорте: «Очень дорогая и некупаемая рельсовая и контрактная инфраструктура. Вот она требует капитальных грантов либо субсидирования ставки по концессионным соглашениям. Но первые прикидки показали, что это не так много финансов потребует — от 5 до 10 млрд рублей для этих пяти городов. Конечно, каждому российскому городу хотелось бы увидеть себя в этой программе. Но масштабирование возможно от того, какими финансовыми ресурсами будем располагать», — заключил **замминистра**.

Правда, как изменится стоимость проезда в этих пилотных регионах, не обсуждалось. Ранее **Минтранс России** рассчитывал, что стоимость проездного в месяц не должна превышать 7% от среднемесячного душевого дохода в конкретном регионе. Окончательное решение будет принято после утверждения программы.

P.S.: После выхода статьи в редакцию пришел комментарий Минэкономразвития РФ об изменении принципа формирования стоимости проезда: «По предварительным оценкам, внедрение единого билета на все виды транспорта и широкого тарифного меню вместе с возможностью льготной пересадки между маршрутами позволят не допустить роста среднего тарифа на перевозку».

<https://realnoevremya.ru/articles/190644-v-moskve-proshlo-plenarnoe-zasedanie-po-razvitiyu-obschestvennogo-transporta>

ИНТЕРФАКС; 2020.13.10; ПУНКТ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСГРАНИЦУ В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ ОТКРЫВАЕТСЯ В САРАТОВСКОМ АЭРОПОРТУ «ГАГАРИН»

Воздушный грузопассажирский постоянный многосторонний **пункт пропуска** через государственную границу РФ в конце октября будет открыт в международном аэропорту «Гагарин» (Саратов), сообщает пресс-служба аэропорта во вторник.

«Приказ, подписанный **министром транспорта РФ (министр транспорта РФ Евгений Дитрих - ИФ)**, был опубликован 13 октября на официальном интернет-портале правовой информации. Приказ вступает в силу 24 октября 2020 года», - говорится в сообщении.

В пресс-релизе отмечается, что соответствие **пункта пропуска** через государственную границу проектной документации на строительство, а также наличие соответствующего оборудования и техническое оснащение зданий, необходимых для организации пограничного, таможенного и других видов контроля было подтверждено Актом межведомственной комиссии от 9 июля 2020 года.

Ранее **пункт пропуска** в аэропорту «Гагарин» работал по временной схеме, которая позволяла обслуживать не более одного международного рейса в неделю, а также рейсы малой бизнес-авиации на нерегулярной основе.

Аэропорт «Гагарин» построен в районе села Сабуровка примерно в 30 км от Саратова. Терминальный комплекс площадью 23 тыс. кв. м и пропускной способностью 1 млн пассажиров в год возведен на деньги холдинга «Аэропорты регионов», его инвестиции составили 7,7 млрд рублей, сообщается на сайте «Гагарина». Создание аэродрома, в том числе, взлетно-посадочной полосы длиной 3 км, финансировало государство (заказчик строительства - **Росавиация**), на это было выделено 7,2 млрд рублей. Еще 2,4 млрд рублей потратила Саратовская область на подъездную дорогу, электросети, газо- и водопровод.

Первый регулярный рейс аэропорт принял 20 августа. Старый аэропорт Саратова «Центральный», который находится в черте города, закрыт.

<https://www.interfax-russia.ru/volga/news/punkt-propuska-cherez-gosgranicu-v-konce-oktyabrya-otkryvaetsya-v-saratovskom-aeroportu-gagarin>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/transport/20201013/832158459.html>

<https://saratov.mk.ru/social/2020/10/13/v-gagarine-otkryli-postoyannyi-punkt-propuska-cherez-granicu-rf.html>

<https://www.saratov.kp.ru/online/news/4046337/>

<https://news.sarbc.ru/main/2020/10/14/252841.html>

<https://www.vzsar.ru/news/2020/10/13/v-gagarine-otkryt-postoyanny-punkt-propyska-cherez-gosudarstvennyu-granicy-rf.html>

<https://novosti-saratova.ru/punkt-propuska-cherez-gosudarstvennuyu-granitsu-otkrylsya-v-aeroportu-gagarin.html>

[Вернуться в оглавление](#)