



## Ежедневный мониторинг СМИ

26 ОКТЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.26.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО КОММУНАЛЬНЫХ ЦЕННОСТЕЙ; ЕДИНЫЙ ПЛАН ДОСТИЖЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ ПОДЧИНИТ СЕБЕ БЮДЖЕТ.....	5
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.26.10; ГОСЗАКУПКИ СТАНУТ ПРОЩЕ, БЫСТРЕЕ И ПРОЗРАЧНЕЕ; МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ ПОДГОТОВИЛО ПАКЕТ ПОПРАВOK В МНОГОСТРАДАЛЬНЫЙ ЗАКОН 44-ФЗ ..	6
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.26.10; ВАГОНАМ СТАЛО НЕ ПРИКОЛЬНО; ОПЕРАТОРЫ ОБСУЖДАЮТ С ОАО РЖД ДОЛГОСРОЧНЫЙ ОТСТОЙ.....	8
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.26.10; ДОМОДЕДОВО ВЫЕЗЖАЕТ ЗА СЧЕТ РОССИИ; НО ОТ УБЫТКОВ ЭТО АЭРОПОРТ НЕ СПАСАЕТ .....	10
КОММЕРСАНТЬ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.26.10; «СОЗДАНИЕ УСПЕШНЫХ ЦИФРОВЫХ ЭКОСИСТЕМ БЕЗ BIG DATA НЕВОЗМОЖНО»; ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ПРОДАЖАМ И МАРКЕТИНГУ RAMAX GROUP – ОБ ОТВЕТЕ НА ВЫЗОВЫ ПАНДЕМИИ .....	11
ЭКСПЕРТ УРАЛ; ИРИНА ПЕРЕЧНЕВА; 2020.26.10; УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ РАЗГОНЯЮТСЯ; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ СТАРТОВАЛ ПЕРВЫЙ В РОССИИ ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА ПОЕЗДОВ ДЛЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ. ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ – ПОЧТИ 12 МЛРД РУБЛЕЙ.....	13
ЭКСПЕРТ УРАЛ; ПАВЕЛ КОБЕР; 2020.26.10; ИЗ КАБИНЫ НЕ ВЫХОДИТЬ; ПАНДЕМИЯ УСЛОЖНИЛА ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦ АВТОТРАНСПОРТОМ И УВЕЛИЧИЛА ОБЪЕМЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. ТЕПЕРЬ СТОЯТ И МАШИНЫ, И ВАГОНЫ .....	15
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.24.10; РЕГУЛИРОВЩИКИ ДОРОЖНОГО СЛЕЖЕНИЯ; ЦОДД МОСКВЫ ЗАПУСКАЕТ СИСТЕМУ ТОТАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО МОНИТОРИНГА .....	20
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСЕЙ ЧЕРНЫШЕВ; 2020.23.10; КОРОНАВИРУСНЫЙ ШЛАГБАУМ; КИТАЙСКИЕ ВЛАСТИ ТРЕБУЮТ ОТ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ ЗДОРОВЬЯ.....	22
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.25.10; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЕРЕКЛЮЧАЮТСЯ НА ГРУЗЫ; АВИАКОМПАНИЯ ОТМЕНЯЕТ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ПАССАЖИРСКИХ РЕЙСОВ ИЗ ЖУКОВСКОГО.....	23
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.23.10; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ПОЛЕТОВ ИЗ ВНУКОВО В КРЫМ.....	24
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ПАВЕЛ КАЗАРНОВСКИЙ; 2020.23.10; БАНК «ТРАСТ» ВЫСТАВИЛ НА ТОРГИ ДОЛГИ АВИАКОМПАНИИ UTAIR НА 15 МЛРД .....	25
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.26.10; ИМПОРТ И УПУЩЕНИЕ: ОТКАЖЕТСЯ ЛИ КИТАЙ ОТ СПГ ИЗ РОССИИ; ПОТЕРЯ РЫНКА ПОДНЕБЕСНОЙ МОЖЕТ СТОИТЬ РОССИЙСКИМ ПОСТАВЩИКАМ БОЛЕЕ МИЛЛИАРДА ДОЛЛАРОВ .....	26

---

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.26.10; ШТРАФУЮТ С КОЛЕС: ЗА ОБОЧИНАМИ ПРОСЛЕДЯТ ПАРКОНЫ; ПЕРЕДВИЖНЫЕ КОМПЛЕКСЫ СТАЛИ СЛЕДИТЬ ЗА НОВЫМ НАРУШЕНИЕМ.....	28
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.25.10; SOS, Я ЗАБЫЛ КЛЮЧ: НА ЧТО СПОСОБНА ЭРА-ГЛОНАСС; СИСТЕМА ЭКСТРЕННОГО РЕАГИРОВАНИЯ ПОМОГАЕТ НЕ ТОЛЬКО В ДТП.....	30
ИЗВЕСТИЯ; МАРТА ЛИТВИНОВА; 2020.24.10; ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ К ПАРКОВКЕ: ПОЧЕМУ ИНВАЛИДОВ ЛИШАЮТ ПОДЪЕЗДА К ДОМУ; В БОРЬБЕ ЗА СВОИ ПРАВА ПОМОЖЕТ ОБРАЩЕНИЕ В СУД.....	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.26.10; НЕПОДЪЕМНЫЕ ОТХОДЫ; МУСОРНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА ШТРАФЫ ЗА ПЕРЕВЕС ГРУЗОВИКОВ.....	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.25.10; ТАХОГРАФЫ ДОЛЖНЫ ПОЯВИТЬСЯ НА ЧАСТНЫХ ГРУЗОВИКАХ.....	35
ГАЗЕТА.РУ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2020.23.10; СПАСТИ ПЕШЕХОДОВ: ВОДИТЕЛЕЙ ПРИТОРМОЗЯТ НА «ЗЕБРАХ»; СКОРОСТЬ ПРОЕЗДА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ МОГУТ ЗНАЧИТЕЛЬНО СНИЗИТЬ.....	36
ОТР; СЕРГЕЙ АНИСИМОВ; 2020.23.10; ДУРАКИ И ДОРОГИ. ИЗБАВИТСЯ ЛИ РОССИЯ ОТ ВТОРОЙ БЕДЫ?.....	37
ВЕСТИ АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ; ТАТЬЯНА МИХАЙЛЕНКО; 2020.23.10; СТРОИТЕЛЬСТВО БЛАГОВЕЩЕНСКОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ЗЕЮ ИДЕТ ПО ПЛАНУ: ОТСТАВАНИЕ ОТ ГРАФИКА ЛИКВИДИРОВАНО.....	39
ВЕСТИ САРАТОВ; 2020.24.10; ВЫДЕЛЯТ ЛИ СРЕДСТВА ДЛЯ ОБНОВЛЕНИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА?.....	40
РЕН ТВ; 2020.22.10; ЖИТЕЛЕЙ СПАЛЬНОГО РАЙОНА ЛИШИЛИ СНА, ПУСТИВ НАД ДОМАМИ САМОЛЕТЫ.....	40
ТАСС; 2020.23.10; ОПРЕДЕЛЕН ПОДРЯДЧИК СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО ТЕРМИНАЛА КРУПНЕЙШЕГО АЭРОПОРТА НА ЯМАЛЕ.....	41
БИЗНЕС ONLINE; 2020.23.10; «НЕПОЗИТИВНЫЕ» ЛЮДИ – ПРОЕКТАНТУ М12: «МОСТ ЧЕРЕЗ КЗЫЛ БАЙРАК РЕАЛЕН И КОРОЧЕ!».....	42
ТАСС; 2020.23.10; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ОПРОБОВАЛИ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ УКЛАДКИ АСФАЛЬТА.....	44
ТАСС; 2020.23.10; В ЯКУТИИ ОТКРЫЛАСЬ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА, КОТОРАЯ СТРОИЛАСЬ БОЛЕЕ 20 ЛЕТ.....	46
КУЗБАСС ПЕРВЫЙ; 2020.23.10; В КУЗБАСС ПО НАЦПРОЕКТУ ПОСТУПИЛИ 25 НОВЫХ ЭКОЛОГИЧНЫХ АВТОБУСОВ.....	46
КОНКУРЕНТ; 2020.23.10; ВИКТОР СВЯЧЕНОВСКИЙ: «НИКТО НЕ ХОЧЕТ ПЕРЕДЕЛЫВАТЬ ДОРОГИ ЗА СОБСТВЕННЫЙ СЧЕТ».....	47
RNS; 2020.25.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ДЛЯ ВЪЕЗДА В РФ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ВИЗЕ.....	51
ИНТЕРФАКС; 2020.23.10; БЕЛОРУССКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ ОБСУЖДАЕТ С ГЛАВОЙ ЛЕНОБЛАСТИ ВОПРОСЫ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ.....	51
ТАСС; 2020.26.10; В ХАБАРОВСКЕ ЗАВЕРШИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ К ИНДУСТРИАЛЬНОМУ ПАРКУ «АВАНГАРД».....	52
ТАСС; 2020.23.10; КАБМИН ВЫДЕЛИЛ ОКОЛО 9 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ СЕВЕРНОГО ОБХОДА КАЛИНИНГРАДА.....	53
ИНТЕРФАКС; 2020.23.10; «АВТОДОР» ПОДГОТОВИЛ ВРЕМЕННУЮ СХЕМУ ШТРАФОВ ЗА ПРОЕЗД ПО ЦКАД БЕЗ ОПЛАТЫ.....	53
Ъ КАЗАНЬ; 2020.25.10; ПОЧТИ ПОЛОВИНА КАЗАНЦЕВ СЧИТАЕТ БЕСПИЛОТНОЕ МЕТРО ОПАСНЫМ – ИССЛЕДОВАНИЕ.....	54

---

ТЮМЕНЬ ОНЛАЙН; 2020.23.10; ИСЧЕЗНУТ ЛИ С ДОРОГ МАРШРУТКИ, ПОЯВИТСЯ ЛИ КРУГЛОСУТОЧНЫЙ АВТОБУС И КОГДА ПО ТЮМЕНИ ПОЕДЕТ ТРАМВАЙ?; КАК ИЗМЕНИТСЯ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В БУДУЩЕМ ГОДУ .....	54
ТАСС; 2020.23.10; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ С 1 НОЯБРЯ ПРИОСТАНОВЯТ ДЕЙСТВИЕ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЕЗДНЫХ .....	56
ТАСС; 2020.23.10; АЗИАТСКИЙ БАНК ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ ВЫДЕЛИЛ РЖД КРЕДИТ НА \$300 МЛН.....	56
ТАСС; 2020.23.10; УСЛУГОЙ СОПРОВОЖДЕНИЯ НА ВОКЗАЛАХ МЖД ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ БОЛЕЕ 20 ТЫС. ПАССАЖИРОВ .....	57
ИНТЕРФАКС; 2020.23.10; СП СИНАРЫ И SIEMENS НАМЕРЕНО ДО 2022Г ИЗГОТОВИТЬ ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ ЭЛЕКТРОВОЗА С АСИНХРОННЫМ ДВИГАТЕЛЕМ ИЗ РФ .....	57
РБК; ВЛАДИСЛАВ ГОРДЕЕВ, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.23.10; РЖД ОТМЕНИТ ИЛИ СОКРАТИТ БОЛЕЕ 50 ПОЕЗДОВ НА ФОНЕ СИТУАЦИИ С COVID-19 .....	59
ТАСС; 2020.26.10; «АЭРОФЛОТ» ПО ИТОГАМ ДОПЭМИССИИ ПРИВЛЕК 80 МЛРД РУБЛЕЙ.....	59
ИНТЕРФАКС; 2020.23.10; МИНПРОМТОРГ РФ НАЗВАЛ СРОК СОЗДАНИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ – 2022 ГОД.....	60
ВЕСТИ АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ; 2020.23.10; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В 2022 ГОДУ .....	60
ИНТЕРФАКС; 2020.23.10; «РОСТЕХ» СОЗДАЛ «НАЦИОНАЛЬНУЮ ЛИЗИНГОВУЮ КОМПАНИЮ САНИТАРНОЙ АВИАЦИИ» – СПАРК .....	61
ТАСС; 2020.25.10; «АЭРОФЛОТ» НАДЕЕТСЯ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПЕРЕЛЕТОВ В ЕВРОПУ В КОНЦЕ ЗИМЫ .....	61
ТАСС; 2020.24.10; МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ЖЕНЕВОЙ ВОЗОБНОВИЛОСЬ РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ.....	61
ИНТЕРФАКС; 2020.23.10; ВЕДОМСТВА РФ ПРИЗНАЛИ ОТСУТСТВИЕ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ЗАКАЗЧИКОВ ПАССАЖИРСКИХ ИЛ-96-400М.....	62
ТАСС; 2020.23.10; АЭРОПОРТ АНАПА ВПЕРВЫЕ УВЕЛИЧИТ ЧИСЛО РЕЙСОВ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В ЗИМНЕМ РАСПИСАНИИ.....	63
ТАСС; 2020.23.10; АЭРОПОРТ НАЛЬЧИК ПЕРЕХОДИТ НА ОСЕННЕ-ЗИМНЮЮ НАВИГАЦИЮ С 25 ОКТЯБРЯ .....	63
ТАСС; 2020.23.10; ЧАСТОТА РЕЙСОВ МЕЖДУ РОСТОВОМ-НА-ДОНУ И МАХАЧКАЛОЙ ЗИМОЙ УВЕЛИЧИТСЯ ДО ШЕСТИ РАЗ В НЕДЕЛЮ .....	63
ТАСС; 2020.23.10; ДОЛЯ ГОСУДАРСТВА В УСТАВНОМ КАПИТАЛЕ «АЭРОФЛОТА» ВЫРОСЛА ДО 57,34%.....	64
ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; СУДНО ПОД ФЛАГОМ ПАНАМЫ ВЫБРОСИЛО НА МЕЛЬ НА ПОБЕРЕЖЬЕ САХАЛИНА .....	64
ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; МЧС НАМЕРЕНО НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ УСТРАНИТЬ ПОСЛЕДСТВИЯ НЕФТЕРАЗЛИВА НА ОБИ .....	65
ТАСС; 2020.26.10; В АЗОВСКОМ МОРЕ ЗАВЕРШИЛАСЬ ОПЕРАЦИЯ ПО СПАСЕНИЮ ТРЕХ МОРЯКОВ С АВАРИЙНОГО ТАНКЕРА.....	65
РИА НОВОСТИ; 2020.26.10; В РОСМОРРЕЧФЛОТЕ РАССКАЗАЛИ О ПОИСКАХ МОРЯКОВ С ТАНКЕРА В АЗОВСКОМ МОРЕ .....	65
РИА НОВОСТИ; 2020.26.10; ПОСТРАДАВШИЙ ПРИ ВЗРЫВЕ В АЗОВСКОМ МОРЕ ТАНКЕР ЧАСТИЧНО РАЗРУШИЛСЯ .....	66
ТАСС; 2020.25.10; НА ТАНКЕРЕ В АЗОВСКОМ МОРЕ ИЗ-ЗА ВЗРЫВА ОБРАЗОВАЛАСЬ ПРОБОИНА РАЗМЕРОМ ДО 12 М .....	66
ТАСС; 2020.25.10; РОСПРИРОДНАДЗОР НЕ ВЫЯВИЛ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АКВАТОРИИ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА С ТАНКЕРОМ В АЗОВСКОМ МОРЕ .....	67

---

1 КАНАЛ; АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ; 2020.25.10; В АЗОВСКОМ МОРЕ ИЩУТ МОРЯКОВ, ПРОПАВШИХ ПОСЛЕ ВЗРЫВА НА ТАНКЕРЕ .....	67
ТАСС; 2020.25.10; ПАССАЖИРСКИЙ АВТОБУС ОПРОКИНУЛСЯ НА ТРАССЕ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ .....	68
РБК; 2020.24.10; РОСМОРРЕЧФЛОТ УТОЧНИЛ ДАННЫЕ О ПРОПАВШИХ ПОСЛЕ ВЗРЫВА НА ТАНКЕРЕ МОРЯКАХ .....	69
ИНТЕРФАКС; 2020.24.10; РОСМОРРЕЧФЛОТ СООБЩИЛ, ЧТО ТАНКЕР НА АЗОВЕ МОГ НАКРЕНИТЬСЯ ИЗ-ЗА ПОВРЕЖДЕНИЙ ПОСЛЕ ВЗРЫВА .....	69
ТАСС; 2020.24.10; ПОСЛЕ ДТП С ПЯТЬЮ ПОГИБШИМИ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗБУДИЛИ ДЕЛО .....	70
ТАСС; 2020.24.10; ДВА ЧЕЛОВЕКА ПОГИБЛИ И ТРОЕ ПОСТРАДАЛИ В ДТП С АВТОБУСОМ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	70
ТАСС; 2020.23.10; В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО НА СТОЯНКЕ ЗАГОРЕЛСЯ ТЯГАЧ .....	71

## ПУБЛИКАЦИИ

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.26.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО КОММУНАЛЬНЫХ ЦЕННОСТЕЙ; ЕДИНЬЙ ПЛАН ДОСТИЖЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ ПОДЧИНИТ СЕБЕ БЮДЖЕТ**

Правительство завершает работу над Единым планом достижения национальных целей развития: на этой неделе завершится обсчет финальных показателей. По расчетам Белого дома, ежегодная «стоимость» плана составит на 2021 год около 12 трлн руб., фактически речь идет о «переупаковке» почти трех четвертей необоронных бюджетных расходов в этот формат. Наиболее значимые следствия из этого – ограничение в ближайшие годы работы госаппарата и налогового перераспределения объявленными коммунально-общественными целями, возможность воссоздания обратной связи Белого дома с обществом и создания общей системы управления рисками.

Единый план до 30 октября должен быть утвержден правительством, по данным “Ъ”, на этой неделе Белый дом завершит обсчет финансовых показателей документа. Предварительные оценки аппарата правительства дали неожиданный, хотя в целом и предсказуемый результат. Объединение правительством **Михаила Мишустина** части документа, которая создавалась как «антикризисные» программы 2020–2021 годов, со средне- и долгосрочными мероприятиями в рамках «майского» указа о национальных целях развития (в версии июля 2020 года – до 2030-го) привело к результату, который станет главным долгосрочным плановым документом Белого дома.

Расходы, «упакованные» в него, на 2021 год составляют около 12 трлн руб. – по бюджетным проектировкам 2021–2023 годов это более половины всех бюджетных и более 70% необоронных расходов.

В большей части план выглядит «коммунальным» – это результат «приземления» национальных целей развития в измеримые показатели по пяти направлениям: благополучие населения (от демографии до бедности), человеческий капитал (образование и карьера), среда существования (с явным акцентом на ценности города), труд и предпринимательство и цифровая среда (не только в госсфере). На уровне декларации это «социал-демократический», приближенный к европейскому стереотипу современного социального государства набор приоритетов.

В плане обозначены и задачи для дальнейшего развития его идей в системе исполнительной власти.

Это возможность в рамках цифровой среды выявлять неудовлетворенность граждан деятельностью правительства (здесь очевиден выраженный технократический подход к проблемам политической системы). Наконец, как указывается в проекте, Белый дом намерен создавать на базе анализа исполнения национальных целей полноценную систему управления рисками. Этим, по всей видимости, будет заниматься аппарат правительства под руководством Дмитрия Григоренко, ранее успешно занимавшегося этим в ФНС, – часть демонстрируемых с весны 2020 года результатов его работы вписывается в такие схемы, и первый **вице-премьер Андрей Белоусов**, также с февраля занимающийся в Белом доме проектами той же направленности. В мировой практике госуправления внедрение полноценного риск-ориентированного подхода обычно малоэффективно и медленно (из-за внутривластных конфликтов), в РФ оно может быть реализовано быстрее – во всяком случае, команда **Михаила Мишустина** намерена предпринять такую попытку.

С точки зрения бюджетной техники происходящее – попытка очень быстрого перевода на технологии, близкие к проектному управлению, большей части «непроцессных»

бюджетных расходов. Напомним, дискуссия о проектных принципах в госфинансах продолжается в правительствах РФ как минимум с 2005–2006 годов, последняя версия **нацпроектов** (2018 года) предполагала «упаковку» в них расходов 2021 года на 2 трлн руб. Активно критиковала «несфокусированность» федеральных расходов Счетная палата: ее глава Алексей Кудрин в 2019 году констатировал, что на достижение национальных целей развития отводится в бюджете-2020 лишь около 20% расходов. Обнародованная ранее схема управления реализацией плана в правительстве (тематические «штабы»-офисы во главе с **вице-премьерами**) близка к проектной, сами **нацпроекты** (с относительно узкими фокусами и дополнительными акцентами) наряду с формально «непроектными» госпрограммами становятся инструментами его исполнения. Несмотря на то что единый план выглядит сугубо внутриправительственным вопросом, во многом он определяет фактические приоритеты внутренней политики: установив конкретные цели более 50% бюджетных расходов в год (а на деле – практически всех, необоронные «нецелевые» расходы Белого дома, как правило, являются публичными обязательствами исполнительной власти), на практике почти невозможно произвольно расширять при действующей модели налогового перераспределения федеральные расходы в новых произвольных направлениях: их можно «снять» только с оборонного блока. Конструкция бюджетных трат становится более жесткой – ее сложно чем-то «дополнить». В приоритетах плана, например, немного выделенных отраслевых приоритетов (фарм– и мединдустрия, станкоинструментальная отрасль, водородная энергетика и космос, хайтек в агрокомплексе и «тяжелые» проекты в добыче углеводородов), основные подходы в экономической поддержке связаны с созданием среды – регуляторной, цифровой инфраструктуры, рынка труда, поддержки экспорта. Этот подход, ранее в Белом доме много лет испытывал проблемы с реализацией – он был противоположен подходам министерств.

Кроме федеральных мероприятий, план и инфраструктура его реализации, по замыслу Белого дома, должны структурировать и региональные программы. На федеральном же уровне важны также соотношения между планом и технологией трехлетнего бюджета. Напомним, в правительстве в течение многих лет шла внешне довольно малозаметная борьба между приоритетами Минфина по бюджету и долгосрочными программами предыдущей (ФЦП, ведомственные программы) и новой (госпрограммы, **нацпроекты**) генераций. «Майские указы» и Основные направления деятельности правительства были попыткой создания средне– и долгосрочного горизонта планирования госрасходов. Текущая конструкция в силу политических и эпидемических обстоятельств весны–лета 2020 года выглядит так: есть единый план до 2030 года с общими целевыми показателями развития за пределами военной сферы – а **нацпроекты**, госпрограммы, региональные программы являются детализованными инструментами его реализации.

<https://www.kommersant.ru/doc/4548109>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.26.10; ГОСЗАКУПКИ СТАНУТ ПРОЩЕ, БЫСТРЕЕ И ПРОЗРАЧНЕЕ; МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ ПОДГОТОВИЛО ПАКЕТ ПОПРАВОК В МНОГОСТРАДАЛЬНЫЙ ЗАКОН 44-ФЗ**

Минфин намерен существенно доработать и усовершенствовать механизм госзакупок. С этой целью ведомство подготовило пакет поправок в закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (№ 44-ФЗ). «Предусматривается существенное сокращение количества конкурентных способов определения поставщика (подрядчика, исполнителя) до трех наиболее распространенных и применяемых заказчиками – конкурс, аукцион, запрос котировок. В частности, исключаются двухэтапные конкурсы, конкурсы с ограниченным участием, запросы предложений, которые носят избыточный характер и частично

дублируют процедуру проведения открытого конкурса», – указывается в пояснительной записке к подготовленному Минфином законопроекту.

При этом повышается предельный размер начальной (максимальной) цены контракта при их проведении с 500 000 до 3 млн руб. Для более дешевых госзакупок предлагается использовать аукционы. Еще одна поправка дает заказчикам обсудить все детали закупки с потенциальными поставщиками «на этапе планирования закупки (до размещения извещения об осуществлении закупки)». Это должно способствовать повышению качества закупок и выбору самого подходящего исполнителя госконтракта. В действующем законе такого не предусмотрено – обсуждения деталей госконтракта и компетенций поставщиков возможны только во время конкурсных процедур.

По новому порядку сама процедура отбора поставщика и заключение с ним договора должна проходить очень быстро: 4 рабочих дня дается на размещение заявок, 2 рабочих дня – на их рассмотрение, по 1 дню – на заключение контракта для каждой стороны. Информация о поставщиках будет поступать заказчику автоматически из единого государственного реестра юридических лиц. «Законопроект исключает необходимость дополнительного составления заказчиком документации о закупке, предусматривая включение всей информации о проводимой закупке исключительно в извещение об осуществлении закупки, формируемое в электронной форме в единой информационной системе (ЕИС) в сфере закупок по единым формам электронных документов», – подчеркивается в пояснительной записке. Это должно сократить количество документов, минимизировать возникновение ошибок технического характера, автоматизировать процесс формирования извещения об осуществлении закупки.

По словам **замминистра** финансов Алексея Лаврова, принятие поправок законопроекта позволит завершить переход к электронному документообороту на всех этапах госзакупок. Результатом станут «сокращение способов закупок, унификация и упрощение всех процедур, типизация контрактов, повышение гибкости при исполнении контрактов», – отметил **замминистра**.

Основные проблемы в сфере госзакупок сегодня – это нарушение сроков поставки товаров или выполнения работ, некачественное исполнение заказа, картельные сговоры между участниками закупок, задержка оплаты заказчиком, расторжение контракта заказчиком в одностороннем порядке, перечисляет Сергей Габестро, общественный омбудсмен по закупкам при уполномоченном по защите прав предпринимателей Борисе Титове. «Планируемые изменения в закон о контрактной системе делают более доступной эту сферу для бизнеса, так как в первую очередь связаны с упрощением процедур закупок, т. е. более простые и автоматизированные», – пояснил он «Ведомостям». К примеру, «обязательное электронное актирование (использование ЕИС) делает более прозрачным стадию исполнения контрактов: обеспечивает своевременную оплату, порядок и сроки приемки выполненных обязательств по контракту», – отмечает эксперт.

Заместитель директора Института государственного и муниципального управления НИУ ВШЭ Константин Головщинский оценивает законодательную инициативу Минфина более сдержанно. По его мнению, упрощение процедур направлено лишь на борьбу с коррупцией в сфере госзакупок, но «не на поставку качественных товаров, работ и услуг в интересах граждан». «На данный момент двухэтапный конкурс как способ определения поставщиков лидирует среди других способов и по уровню конкуренции (3,1 заявки на закупку), и по экономии (20,8%). Исключение этого способа торгов «во имя унификации» или «в связи с невостребованностью» ничем не обосновано», – говорит эксперт. Он считает, что надо «не исключать и упрощать, а расширять ассортимент способов закупок, так как заказчики сталкиваются с совершенно разными закупочными ситуациями, и максимальную эффективность могут продемонстрировать разные способы торгов».

Например, рассказывает эксперт, Дальневосточная генерирующая компания недавно провела двухэтапный конкурс на право заключения договора на поставку угля для

электростанций: на первом этапе были выявлены заинтересованные в поставке участники и прописаны технические требования; на втором – проведен конкурс по разработанным в результате первого этапа техническим требованиям. Как итог, были заключены договоры с шестью разными участниками, а общая экономия достигла 20%.

«То есть вместо сужения всего до трех способов регулятору надлежит ввести новые способы, такие, например, как конкурентные переговоры», – считает Головщинский. По его словам, не стоит расширять и долю аукционов в госзакупках. «Электронные аукционы создают имитацию конкуренции. Только 32,4% электронных аукционов признаны состоявшимися», – говорит он.

Габестро предлагает пересмотреть подход к определению эффективности закупок по критерию «цена», так как это хороший критерий результативности для однородных товаров с фиксированным качеством, но плохой для сложных продуктов и работ. «Возможно, необходимо пересмотреть роли стоимостных и нестоимостных критериев в определенных законом формах закупок», – говорит специалист. Он считает, что законодатели должны оградить заказчиков от недобросовестных поставщиков внесением их в черный список: если однажды поставщик предоставил недостоверную информацию и документы о себе, он не должен впредь допускаться к торгам.

По итогам III квартала 2020 г. объем госзакупок в рамках 44-ФЗ по всем отраслям экономики снизился по объему начальных максимальных цен (НМЦ) на 15% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 1,98 трлн руб. Об этом сообщил на прошлой неделе оператор федеральной электронной площадки – компания «ТЭК-торг».

Согласно отчету оператора наилучшую восстановительную динамику по объему НМЦ показывают такие направления, как сооружения и строительные работы в области гражданского строительства; оборудование компьютерное, электронное и оптическое; здания и работы по возведению зданий. К рынкам с наихудшей восстановительной динамикой по объему НМЦ относятся: услуги в области архитектуры и инженерно-технического проектирования, технических испытаний, исследований и анализа; металлы основные; средства транспортные и оборудование, проч. В целом по количеству опубликованных процедур ни одной из отраслей не удалось выйти на уровень I квартала.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/10/25/844494-goszakupki-bistree>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4548068>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.26.10; ВАГОНАМ СТАЛО НЕ ПРИКОЛЬНО; ОПЕРАТОРЫ ОБСУЖДАЮТ С ОАО РЖД ДОЛГОСРОЧНЫЙ ОТСТОЙ**

Ожидая долгосрочного профицита грузовых вагонов в России, операторы предлагают ОАО РЖД изменить правила их «парковки» на длительный срок. По их мнению, следует дифференцировать плату за отстой вагонов в зависимости от того, насколько близко они расположены к регионам погрузки. За гарантированный отстой операторы просят скидку. В ОАО РЖД, резко возражавшем против обнуления платы за отстой, к компромиссу относятся положительно, хотя и предпочли бы сосредоточить простаивающие вагоны не на общих путях, а на подъездных к предприятиям.

Операторы ищут способы поставить большой массив лишних вагонов «на прикол» на приемлемых условиях и надолго. «Одна из идей, которые мы будем более подробно обсуждать с коллегами из ОАО РЖД, – введение дифференцированной платы за отстой на путях общего пользования по принципу, схожему с принципами «Московского паркинга», – рассказал на конференции «PRO//Движение.1520» исполнительный директор Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Алексей Дружинин. –



Если вы хотите стоять где-то неподалеку от основных регионов погрузки, стоимость должна быть выше, а если есть возможность уехать на более дальнее расстояние – ниже». Вопрос, уточнил он, требует проработки, потому что снижение доходов ОАО РЖД и увеличение их у операторов должны быть сбалансированы. Но в целом, уверен господин Дружинин, такое решение даст стимулы убирать с сети ненужные сейчас вагоны.

Также, добавляет Алексей Дружинин, есть предложение ввести понижающие коэффициенты на вагоны, которые следуют в долгосрочный отстой: «Если вагон, допустим, уезжает более чем на два месяца в отстой, возможны какие-то скидки. А если его возвращают раньше, идет доначисление». Он предложил также создать интерактивную карту возможностей сети по отстою.

Экономику рынка оперирования подрывает как недостаток груза в условиях экономического спада, так и избыток вагонов, по которым нужно нести расходы на обслуживание.

Общий парк на сети на конец августа, по данным ИПЕМ, составил 1,189 млн единиц, что на 11% выше уровня 2016 года. На середину октября, уточняет глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, простаивающий под погрузкой-выгрузкой более пяти дней парк превысил 200 тыс. вагонов, в том числе 103 тыс. полувагонов и 76 тыс. цистерн. Есть и парк, простаивающий в пути («брошенные поезда»). Ситуация с ними улучшилась, отмечает господин Бурмистров: сейчас речь идет максимум о 40 тыс. вагонах, тогда как на 1 июня было более 110 тыс.

Часть профицита перетекает в категорию неисправного парка – сейчас в ней 32 тыс. полувагонов, тогда как на начало года было вдвое меньше. Стоящий парк занимает пути, что невыгодно и ОАО РЖД. В ФПК, дочернем операторе монополии, ожидают сохранения устойчивого профицита вагонов до 2030 года.

Отстой на путях общего пользования – платный, цена – 118–227 руб. за вагон в сутки. В пандемию операторы попросили отменить или снизить эту плату до символического уровня. Но в ОАО РЖД возражали, говоря о необходимости компенсации потери доходов и риске резкого притока на пути общего пользования простаивающих вагонов (см. “Ъ” от 17 апреля).

К новым идеям операторов в монополии отнеслись положительно.

Заместитель гендиректора – начальник Центральной дирекции управления движением (ЦД) ОАО РЖД Рашид Сайбаталов сказал, что предложения «интересные и имеют право на обсуждение», отметив, правда, что перемещение вагонов на станции отстоя не должно быть бесплатным. По его словам, вопрос нужно «решить совместно до декабря». Заместитель гендиректора – глава Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Алексей Шило подчеркнул, что ОАО РЖД не боится потери доходов от дифференциации ставки, но для отстоя предпочтительно использовать пути необщего пользования. В тоже время в монополии готовы предоставить «отдельные незадействованные участки общей сети».

Поддержали топ-менеджеры ОАО РЖД и идею интерактивной карты. Рашид Сайбаталов предложил указывать на ней в режиме онлайн расценки, а господин Шило добавил, что такой сервис уже разрабатывается в монополии и готовится к внедрению на электронной торговой площадке «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП).

По мнению Михаила Бурмистрова, для ОАО РЖД реализация предложений операторов позволит снизить нагрузку на инфраструктуру и создаст предпосылки для сокращения оборота вагона, что выгодно грузоотправителям, а у операторов сократятся расходы. Для всех сторон, поясняет эксперт, самая дорогостоящая проблема – парк, который то ли нужен, то ли нет, а льготный долгосрочный отстой и скидки могут сделать ситуацию более прозрачной и управляемой.

<https://www.kommersant.ru/doc/4548083>

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.26.10; ДОМОДЕДОВО ВЫЕЗЖАЕТ ЗА СЧЕТ РОССИИ; НО ОТ УБЫТКОВ ЭТО АЭРОПОРТ НЕ СПАСАЕТ**

На фоне продолжающегося общего кризиса авиарынка аэропорт Домодедово ожидает падения пассажиропотока по итогам года всего на 35%. За январь–сентябрь показатель снизился на 42% – лучше, чем у других аэропортов Московского авиаузла. Как отмечают аналитики, показатели Домодедово поддерживает присутствие активно летающих по России S7 и «Уральских авиалиний». При этом падение выручки от международных рейсов и ослабление рубля оставили Домодедово с убытком в размере 4,5 млрд руб. по итогам полугодия, а также привели к нарушению ковенант по евробондам.

Аэропорт Домодедово ожидает сокращения пассажиропотока по итогам 2020 года на 35%, до 17,7 млн пассажиров, говорится в отчетности головной структуры DME Limited (бенефициар – Дмитрий Каменщик) по МСФО за шесть месяцев. В 2019 году пассажиропоток Домодедово снизился на 4%, до 28,3 млн человек.

Таким образом, аэропорт ожидает постепенного восстановления показателей в четвертом квартале. Так, если по итогам первого полугодия пассажиропоток Домодедово рухнул сразу на 49%, до 6,5 млн человек, то за январь–сентябрь падение составляло уже 42%, до 12,5 млн пассажиров. В сентябре, когда аэропорт обслужил 2,1 млн пассажиров, отставание от показателей прошлого года составило всего лишь 25%.

Ситуация в Домодедово лучше, чем в других крупных московских аэропортах. Так, Шереметьево в сентябре обслужил на 53% меньше пассажиров, чем годом ранее (2,2 млн человек), с начала года падение составило 60%, до 15,6 млн человек. Первый заместитель гендиректора аэропорта Андрей Никулин давал прогноз по падению по итогам года на 57%, до 21,5 млн пассажиров. Во Внуково пассажиропоток в августе падал на 44% против 58% у Шереметьево и 27% у Домодедово.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев отмечает, что помимо S7 в Домодедово базируются «Уральские авиалинии», которые ведут достаточно агрессивную тарифную политику, и Red Wings, которая активно занимается перевозками туристов. Заметную часть трафика для Шереметьево генерировал «Аэрофлот» за счет международных направлений, которые сейчас открыты лишь фрагментарно, и еще не восстановившихся деловых поездок. Во Внуково базируется «Победа», которая остается одним из мировых лидеров по темпам восстановления объема перевозок, но сказать, что другие перевозчики поддержали этот тренд, сложно, полагает господин Пантелеев: Azur Air давала большой объем на международных линиях, и заместить их российскими курортами, новыми для перевозчика, сложно.

Как минимум до конца года Домодедово останется лидером по темпам восстановления пассажиропотока, считает Олег Пантелеев, поскольку предпосылок для оживления внутренних перевозок и масштабного расширения международных нет. Но в целом, предупреждает эксперт, ситуация ухудшится за счет второй волны пандемии и замедления туристического потока.

Относительно быстрое восстановление не спасает Домодедово от убытков. В первом полугодии они составили 4,5 млрд руб. убытка по МСФО против прибыли в размере 5,6 млрд руб. годом ранее. EBITDA группы снизилась на 47%, до 3,3 млрд руб. Рентабельность по EBITDA выросла на 1 процентный пункт, до 35%. Выручка за отчетный период упала на 47%, до 9,7 млрд руб. Девальвация рубля принесла Домодедово 4,6 млрд руб. убытка по курсовым разницам из-за существенного валютного долга.

Падение EBITDA Домодедово уже привело к нарушению ковенант по евробондам со сроками погашения в 2021 и 2023 годах, что ограничило возможность привлекать дальнейшее заемное финансирование. По соглашению с держателями бондов, заключенному в начале 2019 года, предельное соотношение чистый долг/EBITDA было повышено до 4, однако на конец первого полугодия 2020 года составляло 5,43, тогда как

на конец 2019 года – 3,88. В Moody's уже отмечали вероятную необходимость рефинансировать евробонды Домодедово.

<https://www.kommersant.ru/doc/4548049>

### **КОММЕРСАНТЪ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.26.10; «СОЗДАНИЕ УСПЕШНЫХ ЦИФРОВЫХ ЭКОСИСТЕМ БЕЗ BIG DATA НЕВОЗМОЖНО»; ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ПРОДАЖАМ И МАРКЕТИНГУ RAMAX GROUP – ОБ ОТВЕТЕ НА ВЫЗОВЫ ПАНДЕМИИ**

В начале 2020 года практически все российские компании столкнулись с серьезным вызовом: пандемия вынудила дать быстрый ответ на резко изменившуюся реальность. Максимально остро встал вопрос о цифровизации, что стало вызовом для компаний, от которых она так или иначе зависит. О том, как в этих условиях интеграторы смогли разработать для клиентов решения с быстрым эффектом, для чего крупным компаниям нужны свои экосистемы и почему IT и бизнес-консалтинг становятся одним целым, рассказал вице-президент по продажам и маркетингу RAMAX Group Дмитрий Буленков.

– Как сейчас в целом крупные бренды подходят к цифровизации своей работы на фоне пандемии?

– Ничто так сильно не повлияло на увеличение скорости цифровизации, как переход на удаленную работу. Компании всех отраслей, форм собственности и размеров стали активно пользоваться телеконференциями и перешли на дистанционное взаимодействие. Перед организациями остро встали вопросы обеспечения информационной безопасности и защиты данных. И все, включая государственные корпорации, достаточно быстро совершили этот резкий переход как с точки зрения технологий, так и психологии.

В целом же в диджитализации крупных компаний наблюдаются четко обрисованные тенденции. Крупнейшие компании начинают создавать цифровые экосистемы, диверсифицируя свой бизнес. Для развития этих экосистем они развивают партнерские сети и внедряют разноплановые IT-решения, опираясь при этом на бизнес-консалтинг системных интеграторов, и, наконец, обращаются к интеграторам, способным предоставлять услуги в формате IT-экосистем или IT-маркетплейсов со множеством вариантов технологий, решений и продуктов под разноплановый бизнес. Интерес и потребность в диверсификации бизнеса должны быть двусторонними. Только тогда возможен сбалансированный итоговый результат.

– Какие информационные системы в нынешних условиях наиболее востребованы?

– Возрос спрос на системы видеосвязи с возможностью подключения большого количества участников и с разным функционалом, корпоративные чаты, удаленные рабочие столы, безопасный дистанционный доступ к корпоративным ресурсам. Это основной тренд. И если весной по инерции продолжались проекты, утвержденные еще в прошлом году, то летом стали поступать запросы на новые, направленные на получение быстрого экономического эффекта: увеличение продаж, сокращение затрат.

Были и экстраординарные запросы, связанные с пандемией. Например, крупной российской авиакомпании в кратчайшие сроки нужно было предложить тысячам своих клиентов решение проблемы, связанной с отменой рейсов, – гарантировать возможность использования замороженных средств, потраченных на покупку авиабилетов. Оперативное реагирование IT-блока в этом контексте заключалось в молниеносной разработке решения, которое позволило конвертировать задолженность по билетам в обязательства авиакомпании – в максимально сжатые сроки купленные билеты пассажиров заменить на ваучеры. Таким образом, был достигнут баланс интересов пассажиров и компании. Ценность оперативного IT-реагирования в этом случае очевидна – минимизация рисков.

Еще одна тенденция, которую нельзя игнорировать, – формирование собственных экосистем вокруг корпораций и крупных компаний, причем в разных отраслях.

– Как сейчас компании видят развитие своих экосистем, какие бизнес-процессы необходимо в них включать и когда нужно остановиться?

– Надо четко понимать, что для гармоничного развития любая экосистема должна расширяться так, чтобы конечный потребитель, то есть мы с вами, чувствовал для себя реальную пользу. Например, если человек, совершая авиаперелет, может заказать трансфер из того же приложения, что и билет на самолет, то с большой долей вероятности он будет пользоваться таким приложением, потому что это удобно. А если эта же площадка будет предлагать заказать канцелярию в офис или игру на бирже, то это уже не так привлекательно. Поэтому при формировании экосистемы нужны тактичность, ориентированность на интересы и на запросы пользователя.

– Какова роль интегратора при создании экосистем?

– Адаптировавшийся к текущей ситуации интегратор может в зависимости от запроса клиента сделать как отдельное приложение, так и сложную экосистему с подключением партнеров. Для заказчика подготовка к созданию экосистемы – сложная стратегическая и административная работа: кого включить в экосистему, что партнер в нее принесет, как это будет сочетаться с услугами, которые уже оказываются. Здесь с точки зрения консалтинга должна проводиться огромная работа: тесты, анализ, расчеты, чтобы экосистема получилось живой, а не в виде кладбища с могилами из иконок различных не использующихся программ и приложений.

Современная роль интегратора в том, чтобы не бездумно генерировать или поддерживать любые идеи, а, опираясь на бизнес-консультирование, сформировать гармоничное предложение и реализовать его у клиента. Интегратор при таком подходе должен вникать в бизнес заказчика, как в свой собственный. Например, нашему заказчику потребовался инструмент извлечения прибыли от продажи билетов, услуг и сервисов в новых каналах. В итоге было внедрено решение для прямой дистрибуции услуг через метапоисковики, оно бесшовно интегрируется в систему продаж. В итоге клиент получил дополнительный канал дистрибуции, позволивший существенно увеличить прибыль компании.

– Сделать систему живой – это тоже задача интегратора?

– С точки зрения интегратора, самое важное – это грамотно интерпретировать требования заказчика и предоставить возможность использовать стек современных технологий: от искусственного интеллекта и машинного обучения до аналитики данных и построения бизнес-процессов. То есть быть отлаженно функционирующим IT-маркетплейсом, чтобы нужный сервис находился под рукой у клиента, а мобильное приложение и сайт были максимально персонализированы.

Вопрос же партнеров в экосистеме – это задача скорее бизнес-консалтинга, который также должен присутствовать в арсенале интегратора. Сейчас мы видим, что на высокой скорости идет сращивание IT- и бизнес-составляющих, и первое без второго часто становится неинтересным клиенту. Но пока определенное разделение ролей все еще есть. Сейчас используются разные подходы: иногда после консалтинга в жизнь претворяются наработанные идеи, а порой ведется работа «под ключ»: начиная с бизнес-анализа, обработки требований клиента и перевода их в технические документы для реализации до доведения проекта до готовности.

Кроме того, сегодня нельзя автоматизировать отдельный сегмент сам по себе, в отрыве от всего остального бизнеса, нужна автоматизация сквозного бизнес-процесса. Такой подход обеспечивает синергию IT и бизнеса, позволяет в сжатые сроки достигать необходимых результатов. Например, для сокращения временных и финансовых потерь, связанных с простым производством в масштабах холдинга, крупная металлургическая компания прибегла к повышению эффективности технического обслуживания и ремонта оборудования, использовав технологию Process Mining. Внедрение подобной сквозной аналитики на треть снизило затраты заказчика на сверхурочные работы и потери из-за переносов срока ремонта. Система позволяет онлайн проводить анализ выполнения

бизнес-процессов, находить отклонения текущего состояния от целевого и оперативно принимать решения. Это важно при планировании ремонтов на всех временных горизонтах.

Появился ряд технологий, которые могут работать в связке с процессной аналитикой и повышать эффективность друг друга. Например, RPA. За счет Process Mining можно выявить, как повысится эффективность от роботизации выполнения тех или операций на производстве. Также становится востребован интеллектуальный мониторинг приложений, который позволяет анализировать сквозные цепочки транзакций, демонстрировать проблемные места в работе приложений, сетевой инфраструктуре, в ЦОДах, базах данных. В связке с Process Mining он может стать крайне эффективным инструментом оптимизации IT-инфраструктуры.

– Переход компаний к экосистемам побуждает компании плотнее заняться вопросом обработки больших данных. Как на это реагирует IT-рынок, какие предложения появляются в этом сегменте и как интеграторы подстраиваются к изменениям?

– Скажу больше: создание успешных экосистем без Big Data невозможно. В принципе до того, как мысли об этом появились, происходил долгий процесс создания и изучения клиентского профиля. Успехов на этом поприще как раз добились те, кто собирал и изучал данные о своих и чужих клиентах. Первый шаг к экосистеме – это создание клиентского профиля, «золотой записи». Чем глубже анализ, тем более понятны потребности потребителя. Ответ интеграторов заказчику состоит в том, чтобы не только обеспечивать его своими услугами наилучшим образом в этом ключе, но и связывать различные компании между собой.

– Правильно ли будет сказать, что Big Data занимает все больший сегмент в структуре расходов компаний на цифровизацию?

– Здесь неправильная постановка вопроса. Big Data, несмотря на то что требует серьезных инвестиций, это не расходная, а доходная часть. Потому что инвестиции эти достаточно быстро окупаются. Опять же пример из авиации. Наш заказчик окупил внедрение Big Data за год, увеличив продажи дополнительных услуг и билетов. И это не единственный пример.

– Судя по тому, как компании активно сейчас вкладываются в цифровые технологии, IT и бизнес сейчас фактически становится единым целым?

– Симбиоз IT и бизнеса – это то, к чему нужно стремиться всем участникам рынка. Это не только логично, но и оправдано в современных реалиях. Этот симбиоз будет способствовать ускорению взаимного проникновения, даст «полезный» импульс к цифровизации. При этом интегратору необходимо максимально глубоко погружаться в бизнес заказчика, быть с ним на одной волне. Если мы говорим про экосистему, то это должна быть экосистема, подкрепленная IT-решениями, основанными на реальных выводах бизнес-консалтинга. Если мы говорим про Big Data, то заказчики максимально детально должны изучать своего потребителя, а интеграторы – генерировать возможности к агрегации, обработке, хранению и анализу больших данных, необходимых для, во-первых, анализа и оптимизации производственных показателей, а во-вторых, для глубокого понимания потребностей и управления предложением. Большие данные сегодня играют важнейшую роль в построении экосистем заказчиков и IT-сервисов системных интеграторов.

Интервью взял Никита Королев

<https://www.kommersant.ru/doc/4529488>

**ЭКСПЕРТ УРАЛ; ИРИНА ПЕРЕЧНЕВА; 2020.26.10; УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ РАЗГОНЯЮТСЯ; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ СТАРТОВАЛ ПЕРВЫЙ В РОССИИ ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА ПОЕЗДОВ ДЛЯ**

### ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ. ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ – ПОЧТИ 12 МЛРД РУБЛЕЙ

На базе завода «Уральские локомотивы» (Верхняя Пышма Свердловской области, совместное предприятие немецкого концерна Siemens и группы «Синара») началось строительство производственного комплекса по выпуску поездов для высокоскоростных магистралей (ВСМ) с максимальной конструкционной скоростью 360 км/ч. Общий объем инвестиций в проект составит 10 – 12 млрд рублей.

По словам президента Группы «Синара» Дмитрия Пумпянского, завод уже сегодня частично готов к комплектации высокоскоростных поездов, но для реализации проекта будет построен новый сборочный цех: «Нужно увеличивать мощность, глубину, появятся новые определенные технологические операции». Параллельно со строительством цеха начались разработка и проектирование поезда. «Эта работа ведется совместно с инженерным центром РЖД и специалистами компании Siemens», – уточнил Дмитрий Пумпянский.

В октябре этого года подписано соглашение о намерениях между РЖД, Группой Синара, компанией «Сименс Мобилити» и «Уральскими локомотивами». Оно предусматривает заключение в 2021 году договора между «Российскими железными дорогами» и «Уральскими локомотивами» на поставку и обслуживание на протяжении жизненного цикла 42 электропоездов, которые на первом этапе будут эксплуатироваться на ВСМ Москва – Санкт-Петербург. «Уральские локомотивы» обеспечат производство электропоездов с уровнем локализации до 80% и дальнейшее сервисное обслуживание подвижного состава. Ранее для решения вопроса организации производства высокоскоростного подвижного состава был создан Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта (совместное предприятие РЖД и Группы Синара), который приступил к разработке конструкторской документации на высокоскоростной подвижной состав.

Россия уже много лет вынашивает планы по строительству высокоскоростных магистралей. После долгих обсуждений и многих изменений транспортных стратегий решено первой в стране построить ВСМ Москва – Санкт-Петербург. В перспективе также рассматривается строительство Уральской ВСМ (Екатеринбург – Челябинск) и ВСМ Москва – Казань с возможностью продления до Екатеринбурга. В августе 2020 года замглавы Минтранса России Владимир Токарев объявил о том, что первый пассажирский состав высокоскоростного поезда пройдет по магистрали Москва – Санкт-Петербург в декабре 2026 года.

Но построить ВСМ – только половина грандиозного дела. Не менее важно произвести соответствующий подвижной состав, в выпуске которого у нашей страны не хватает компетенций. В качестве технологических партнеров рассматривались немцы и китайцы (ВСМ в Китае уже достигли по протяженности 35 тыс. км и обогнали все остальные страны мира вместе взятые). Сегодня в КНР, помимо импортных (Siemens Velaro), курсируют современные высокоскоростные электропоезда собственного производства.

Как видим, в итоге ставка сделана на сотрудничество с немцами. Оно проверено временем. Напомним, концерн Siemens разработал и выпустил для России поезда «Сапсан», которые с 2009 года эксплуатируются на участке Москва – Санкт-Петербург. Максимальная конструкционная скорость «Сапсана» составляет 300 км/ч, но по российским дорогам скорость поезда ограничена 250 км/ч, поэтому «Сапсан» высокоскоростной только в теории, для ВСМ требуется строительство специальных выделенных линий. Изначально «Сапсаны» планировалось производить в России, но от идеи быстро отказались.

Тем временем завод «Уральские локомотивы» при участии того же Siemens быстро наращивал компетенции в выпуске скоростных электропоездов «Ласточка», чья

максимальная конструкционная скорость пока составляет 160 км/ч, разрабатывается вариант со скоростью до 200 км/ч.

– Это очень сложный проект. Чтобы достичь скорости 330 – 360 км/ч с предоставлением пассажиру услуг высокого качества, необходимо применение инновационных технологий. Это потребует значительных усилий всех предприятий, которые входят в большую группу компаний, участвующих в создании этого поезда, – заявил заместитель генерального директора «РЖД» Дмитрий Пегов.

Но важно понимать, что у «Уральских локомотивов» возможности по выпуску современного подвижного состава, в том числе высокоскоростного, закладывались еще на этапе проектирования производственного комплекса десять лет назад. Поэтому завод с помощью немецких партнеров способен освоить выпуск поездов для ВСМ в достаточно короткие сроки, а локализация уже отчасти отработана на «Ласточках».

За десять лет «Уральские локомотивы» сформировали современный производственный комплекс, наработали новейшие технологии, создали собственную конструкторскую школу, развитую сеть региональных центров обслуживания на всей территории страны. Поэтому участие компании в развитии высокоскоростного железнодорожного транспорта в России представляется логичным и закономерным.

По мнению президента подразделения Siemens в России Александра Либерова, проект предусматривает не просто высокий уровень локализации, речь идет о создании совместными усилиями российского высокоскоростного поезда, его серийном производстве и организации сервиса:

– Мы уверены, что создание высокоскоростных магистралей в России даст новый импульс экономическому развитию. Время в пути между Москвой и Санкт-Петербургом снизится с четырех до двух часов. Это приведет к росту качества жизни россиян, развитию экономики и привнесению новых технологий на территорию РФ.

<http://www.acexpert.ru/archive/nomer-832-43-44/uralskie-lokomotivi-razgonyayutsa.html>

### **ЭКСПЕРТ УРАЛ; ПАВЕЛ КОБЕР; 2020.26.10; ИЗ КАБИНЫ НЕ ВЫХОДИТЬ; ПАНДЕМИЯ УСЛОЖНИЛА ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦ АВТОТРАНСПОРТОМ И УВЕЛИЧИЛА ОБЪЕМЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. ТЕПЕРЬ СТОЯТ И МАШИНЫ, И ВАГОНЫ**

Деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам входят в утвержденный правительством Перечень отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших от распространения новой коронавирусной инфекции. Однако сам по себе этот факт – пока слабое утешение для транспортников. Отраслевые ассоциации готовят для федеральных органов власти предложения по поддержке транспортных предприятий в случае второй волны пандемии. Эта тема обсуждалась на круглом столе по грузоперевозкам, проведенном журналом «Эксперт-Урал» 15 октября в онлайн-формате.

В первую, весеннюю волну распространения ковида отечественная транспортная отрасль в целом смогла избежать коллапса. Судя по таможенной статистике, грузоперевозчики, работающие на международных направлениях, пострадали не так уж и сильно.

– В регионе деятельности Уральского таможенного управления за восемь месяцев 2020 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года весомый объем экспорта снизился на 5% и составил 6,3 млн тонн. Ни по одному виду транспорта, перевозящего экспортные грузы, роста нет. Хотя и падение не столь критично. Так, снижение по железнодорожному транспорту составило 4% (перемещено 5,84 млн тонн), по автомобильному – 9% (370 тыс. тонн), по авиационному – 11% (6 тыс. тонн), – привел данные начальник Уральского таможенного управления Алексей Фролов. – Зато по импорту имеется небольшой рост – плюс 4% до 1,2 млн тонн. Объемы перевозок импортируемых грузов железнодорожным транспортом выросли практически на четверть и составили 710 тыс. тонн, автомобильным транспортом увеличились на 5% до 140 тыс.

тонн. В апреле, мае и июне ввозились достаточно большие объемы продукции для противодействия коронавирусной инфекции (средства индивидуальной защиты, различные медицинские изделия, в том числе комплектующие для производства Уральским приборостроительным заводом аппаратов ИВЛ).

Количество участников ВЭД в регионе деятельности Уральского таможенного управления в текущем году не уменьшилось, за восемь месяцев таковых зарегистрировано около 3,9 тысячи. При этом произошло снижение внешнеторгового оборота. Несмотря на увеличение ввоза продукции, импорт в денежном выражении сократился на 7% и составил чуть меньше 3 млрд долларов. Экспорт снизился на 4% до 6,7 млрд долларов. В то же время количество таможенных деклараций выросло на 11%.

Привет китайским товарищам

Тем не менее введенные в России и сопредельных странах ограничительные меры заставили перевозчиков существенно скорректировать свою деятельность, чтобы сохранить бизнес.

– Особенно резко снижение объемов международных перевозок проявилось в апреле и мае, когда государства ближнего и дальнего зарубежья (Словакия, Венгрия, Италия, Польша, Чехия и другие) начали вводить очень жесткие ограничения при пересечении границ. В результате время нахождения в пути транспортных средств увеличилось на 20 – 30%, снизились объемы перевозимых грузов, – сообщил руководитель филиала по Уральскому федеральному округу Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Александр Салаутин. – За девять месяцев этого года по Германии объемы перевозок автомобильным транспортом уральских перевозчиков упали на 9%, по Италии и Польше – на 11%, по Финляндии – на 21%. Да, сегодня наблюдается некоторое восстановление, но не такое активное, как хотелось бы. Особое беспокойство вызывает китайское направление, по которому раньше мы отмечали ежегодный значительный рост объемов грузоперевозок, но в текущем году падение составило более 50%. Так, если до января 2020 года через Забайкальск – основной международный автомобильный **пункт пропуска** в Китай – проходило в одну сторону порядка 120 – 130 российских машин в сутки, то сейчас эта цифра ограничена 25 – 30 машинами. Это огромная разница. Зачастую наши транспортные средства вынуждены простаивать перед границей довольно длительное время.

О том, что ситуация на китайском направлении для российских автоперевозчиков складывается критическая, подтвердил и руководитель филиала компании «ТРАСКО» в Екатеринбурге Максим Игнатов:

– В европейском направлении жесткого локаута по грузоперевозкам не произошло, чего не скажешь о Китае. Фактически с мая этого года власти КНР приостановили пропуск наших автомобилей на погрузку в их страну. Из тех 25 – 30 машин, которые теперь пропускают в сутки китайцы через Забайкальск, 20 заезжают за китайскими фруктами и овощами, две – за средствами индивидуальной защиты, еще одна – машина «Почты России», забирает товары, заказанные на AliExpress. Остаются еще четыре-семь тентованных машин, которые китайцы готовы пропускать. Из-за этого в Забайкальске случился коллапс. Мы были вынуждены перераспределить свой автопарк, больше двадцати наших машин с водителями переориентировали с восточного на европейское направление.

В марте этого года китайская сторона полностью прекратила работу своих консульских учреждений в российских регионах по оформлению виз водителям транспортных средств наших перевозчиков. По сути, таким решением были поставлены под угрозу срыва контрактные обязательства транспортных компаний, работавших на китайском направлении. В ситуацию вмешались власти Свердловской области, при поддержке которых удалось договориться о том, чтобы Генеральное консульство КНР в Екатеринбурге вновь начало оформлять визы для водителей.



Но проблемы при пересечении российско-китайской границы на этом не исчерпываются. Китайские визы для наших водителей оформляются одноразовые, со сроком действия только три месяца. Кроме того, в КНР российские грузовики запускаются лишь на 12 часов, за это время они должны успеть разгрузиться и выехать назад с китайским грузом. Причем водители не имеют права покидать кабину даже во время погрузки. В результате иногда оказывается, что груз в автотранспортное средство загружен в других объемах. Такое случалось в том числе и с уральскими перевозчиками. А выясняется это уже при проверке груза на таможне в месте назначения.

– Нашей компанией совместно с Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков подготовлено обращение в **Минтранс** и МИД России с предложениями по урегулированию сложившейся ситуации. Прежде всего мы просим, чтобы власти КНР увеличили квоты на заезд автотранспорта в Китай. По нашему мнению, без содействия со стороны правительства Российской Федерации, данный вопрос не будет решен в ближайшее время, – отметил Максим Игнатов.

Проблемы не объехать

Из-за ограничения Китая допуска автотранспорта грузы переместились на железную дорогу. Инфраструктуру РЖД были вынуждены использовать не только непосредственно грузоотправители и грузополучатели, но и автотранспортные компании, фрахта полувагоны и организуя контейнерные отправки грузов из КНР. В результате на железной дороге в восточном направлении образовались огромные пробки, в пиковые периоды на приграничных станциях вагоны простаивали около трех недель. Это не устраивает ни грузополучателей, ни транспортников, которые платят деньги за пользование подвижным составом и контейнерами. Полностью срываются и сроки отгрузки.

– Вводимые ограничения не касались железнодорожного транспорта. По сути, являясь бенефициарами осложнения условий автоперевозок, мы почувствовали приток клиентов, которые до начала пандемии не пользовались нашими услугами, – признает заместитель начальника по таможенной деятельности Свердловского территориального центра фирменного транспортного обслуживания РЖД Юрий Мехрюков. – Речь идет в том числе о тех грузах, которые раньше доставлялись автотранспортом в страны Средней Азии – Узбекистан, Казахстан, Киргизию, Туркмению, вводившей совершенно противоречивые ограничения и часто их менявшей. Другое дело, что в объемах перевозок Свердловской железной дороги этот грузопоток не является для нас существенным. Мы незначительно упали в объемах экспортных грузов, но это в основном нефтепродукты. А по остальным позициям все компенсировали внутрироссийскими перевозками. Объемы погрузки у нас, наоборот, достаточно серьезно выросли и сегодня уже превышают 400 тыс. тонн в сутки. Мы никогда столько не грузили, сколько грузим в сентябре и октябре. Думаю, что в ожидании второй волны пандемии опять будут закрываться границы, и мы увидим приток грузов на железную дорогу еще в большей степени, чем весной. Потому что у нас нет проблем с перевозкой как экспортно-импортных, так и транзитных грузов. В настоящее время железнодорожное сообщение осуществляется в полном объеме со всеми странами – и с СНГ, и с дальним зарубежьем через порты.

Что делать в такой ситуации автоперевозчикам, работавшим на международных маршрутах? Часть этих компаний переориентировали деятельность с китайского на европейское направление. Другие пытаются работать на внутрироссийском рынке, но здесь усиливается конкуренция, которая очень негативно сказывается на стоимости фрахта. Цена перевозки падает, а затраты растут из-за увеличения стоимости топлива и других составляющих. Происходит дисбаланс возможностей предприятия, начинает уходить малый и средний бизнес. Вместо обновления автопарка рынок заполняется бывшими в употреблении транспортными средствами, что негативно влияет на безопасность дорожного движения на наших дорогах.

Автоперевозчики, работающие на внутреннем рынке, также ощутили на себе последствия борьбы с пандемией. Нет, проезд через административные границы субъектов РФ сегодня не ограничен. Хотя, например, весной Челябинская область закрывала въезд грузового автотранспорта. Аналогичные меры принимали и отдельные небольшие города. Но после оперативного вмешательства федералов подобные ограничения были быстро сняты и впредь уже вряд ли повторятся.

Вместе с тем ковид изменил структуру перевозимых грузов, что заставило транспортные компании перестраивать свой бизнес. Об этом можно судить в том числе по работе грузоперевозчиков со страховщиками.

– По данным ЦБ, за первое полугодие 2020 года в сравнении с тем же периодом прошлого года рынок страхования грузов в целом по России упал незначительно. Сумма сборов страховой премии сократилась всего на 2%. В Уральском федеральном округе этот показатель вырос на 8%, – привел статистику начальник отдела развития продаж управления страхования грузов компании «Ингосстрах» Константин Тирон. – Вместе с тем наблюдается миграция значительных объемов сборов премии с сегмента FTL (доставка грузов с полной загрузкой автотранспортного средства. – Ред.) в сегмент LTL (частичная загрузка грузового автомобиля. – Ред.). Кроме того, по нашим оценкам, объем рынка «e-commerce» ежегодно растет на 25 – 30%. И этот год, я думаю, покажет рекордный рост, потому что количество потребителей интернет-торговли, в связи с ограничительными мерами для граждан, возросло кратно.

Появились запросы на страхование курьерских доставок, очень много запросов на страхование таких не «классических» рисков, как задержки в доставке.

– Что касается убытков по грузам, то на российском рынке я пока не встречал кейсов, связанных с пандемией, если не считать таковыми хищения медицинских товаров (было несколько случаев при перевозке таких грузов), – добавляет Константин Тирон. – В текущей эпидемиологической ситуации от клиентов поступают такие экзотические запросы, в соответствии с которыми требуется страхование рисков заражения перевозимых грузов. Причем подразумевается, что страховщик должен выплатить полную стоимость зараженного груза в случае его уничтожения. Вообще западный рынок очень сильно обеспокоен текущей ситуацией. В нашей стране это воспринимается спокойнее. К потрясениям мы привыкли чуть больше, чем Запад. Наши страховщики пока просто дискутируют на эту тему, а западные коллеги выдвигают различные инициативы, вплоть до того, что любые последствия, которые могут быть притянуты «за уши» к ковиду, считать не страховым событием.

Помимо всего прочего пандемия заставляет перевозчиков ускорять процессы цифровой трансформации для взаимодействия с контрагентами и оперативного получения важной для бизнеса информации.

– Мы столкнулись с тем, что недостаточно эффективно развивается электронный документооборот, который не поддерживают многие наши контрагенты, возникают трудности и с доставкой документов, и с оплатой оказанных услуг. Время требует от нас всех быстрого развития электронных технологий в транспортной отрасли. Это и электронные путевые листы, и транспортные накладные, и отчетность. Но это уже задача **Минтранса России**, – отмечает генеральный директор «Автоколонны 1212» Ирина Шведова. – Еще одна проблема автотранспортных предприятий – дефицит водителей на рынке труда. Видимо, это связано с тем, что в настоящее время не производится их практическое обучение управлению большегрузным автопоездом с полуприцепом, устройству современного грузового автомобиля. Кроме того, не хватает инженерно-технических работников – это механики, начальники отделов эксплуатации.

Как видим, пандемия обострила многие застарелые проблемы транспортной отрасли. Их все равно придется решать, даже когда ковид будет побежден.

Дополнительные материалы:

Выигравшие и проигравшие на железной дороге

Компании-операторы, предоставляющие железнодорожные вагоны, в отличие от РЖД, в текущем году потеряли треть выручки, констатирует вице-президент холдинга «Стратег» Николай Тушин

– Сегодня на железной дороге наблюдаются разнонаправленные тенденции. Объемы по каким-то грузам упали в погрузке, по каким-то выросли. Но если в целом говорить, то выручка РЖД как инфраструктуры за восемь месяцев этого года в сравнении с тем же периодом прошлого года просела примерно только на 2%. И есть шансы, что до конца года это падение будет преодолено.

Но у компаний-операторов положение гораздо хуже. Они потеряли в выручке по сравнению с 2019 годом от 30 до 40%. Причем вклад пандемии в это падение, наверное, только 15%. Остальные 85% связаны со снижением ставок на вагоны из-за образовавшегося профицита подвижного состава. На универсальный подвижной состав ставки упали более чем в три раза – с 2500 до 800 рублей за вагон в сутки. А если принять в расчет, что тысяча рублей в сутки составляет лизинговая ставка, да еще 500 рублей – затраты на ремонт, то становится понятной вся сложность ситуации, в которой оказались операторы.

Те грузоотправители, которые пользуются универсальным подвижным составом, полувагонами, получили некий выигрыш. Так, цена перевозки строительных грузов, щебня упала примерно на 20%. Получив такую ценовую премию, щебеночники, вероятно, увеличили отгрузки. Зато не упали ставки на перевозки в специализированных вагонах, в специальном подвижном составе, в контейнерах. При этом поднимались инфраструктурные тарифы, поэтому общая стоимость такой перевозки выросла.

Пандемия усложнила пересечение границ автотранспортом, что привело к росту объемов контейнерных перевозок, особенно на китайском направлении. Но это усугубляет наши старые проблемы с пропускными способностями. Железная дорога не успевает развивать инфраструктуру на восточном направлении, магистрали перегружены. Если РЖД не получит ту прибыль, которую планировала, то велика вероятность пересмотра параметров национальных проектов в части инвестиций со стороны железнодорожников. Перегрузка Транссиба вызывает интерес к Северному морскому пути. Пока что ставки на СМП по перевозке угля и контейнеров с точки зрения экономики тяжелые, но они уже сформированы, и по крайней мере что-то пробуются.

Мы видим, что ситуация по отдельным секторам и видам грузов развивается по-разному. Но по большому счету какого-то глобального падения грузопотока не произошло.

Меры оперативного реагирования

Ситуация с пандемией потребовала от транспортников оперативно переориентировать автопарк на выполнение иных задач и стать более технологичными, поделилась опытом директор по продажам региона Урал крупнейшего логистического оператора DPD в России Ирина Першуткина

– DPD работает во всех сегментах рынка и является универсальным логистическим оператором. За первое полугодие 2020 года количество отправок в нашей компании выросло в 2,3 раза. При этом в Уральском регионе количество доставок по России в пике пандемии год к году увеличилось на 105%.

Средний вес уральских посылок был всегда выше, чем в других регионах, поскольку здесь преобладают металлургия и горнодобывающая промышленность. Но ситуация с пандемией изменила состав грузов: мы стали чаще доставлять небольшие посылки от интернет-магазинов. В мае и июне средний вес отправления уменьшился в два раза за счет заказов из интернет-магазинов и С2С-доставки от человека к человеку, и мы быстро изменили состав автопарка под «последнюю милю». Нам удалось оперативно привлечь к работе большое количество самозанятых водителей с собственными автотранспортными средствами. Количество малотоннажного транспорта у нас увеличилось на 30 – 40%.

Отмечу, что половина тех водителей, которые пришли к нам в сезон пиковой нагрузки, работают с нами до сих пор и будут максимально задействованы в предстоящий высокий сезон.

Пандемия и связанные с ней ограничения стали драйвером для автоматизации и цифровизации бизнес-процессов. Весной 2020 года мы быстро внедрили бесконтактную доставку для покупателей интернет-магазинов, доставку по ПИН-коду. Чтобы перевести часть наших сотрудников на удаленную работу, мы начали использовать коммуникационную платформу Smart Delivery, позволяющую контролировать работу курьеров. Это позволило нам при увеличении числа курьеров обойтись тем же количеством штатных диспетчеров, которые работали до пандемии. Став технологичнее, мы смогли достаточно плавно пройти серьезный пик нагрузок и готовы к следующему высокому сезону, который у логистов наступит уже в ноябре и продлится до середины января.

Качественный портфель

В пандемию заявок на отсрочку и реструктуризацию платежей по договорам лизинга оказалось не много, сообщил руководитель дивизиона «Урал» ООО «Балтийский лизинг» Алексей Мятлик

– Поскольку в бизнес-процессы нашей компании уже были внедрены инструменты, позволяющие осуществлять полный цикл сделки онлайн, работа в пандемию не затормозилась. В сегодняшних условиях важно, прежде всего, иметь возможность обеспечить бесконтактное подписание договора, мы это можем сделать, пользуясь системой юридически значимого электронного документооборота. Второй важный момент – бесконтактная выдача имущества клиенту, с этой частью проблем тоже нет, мы всегда работаем с официальными дилерами авто, которые довольно оперативно отладили процедуру таких передач.

В первые недели некоторые клиенты откладывали приобретение имущества, однако спустя некоторое время мы возвращались к обсуждению и заключали сделки. Заявок на отсрочку и реструктуризацию платежей было не так много, это объясняется высоким качеством нашего портфеля. По итогам полугодия объем нового бизнеса компании вырос на 8% по сравнению с результатами аналогичного периода прошлого года, а по итогам трех кварталов рост составил 15,7%. По состоянию на 1 октября в денежном выражении объем нового бизнеса «Балтийского лизинга» превысил 45,6 млрд рублей.

В сегменте авто с пробегом «Балтийский лизинг» работать продолжает. Разумеется, мы передаем клиентам только те машины, техническое состояние которых отвечает всем установленным нормативам, оценку и проверку перед передачей проводим сами. Спрос на такие авто стабильный, если оценивать количество сделок в этом году, то можно увидеть, что доля профинансированных нами машин с пробегом в сегменте грузовых авто на сегодня составляет 9,3%, а в сегменте легкого коммерческого транспорта – 1,1%.

<http://www.acexpert.ru/archive/nomer-832-43-44/iz-kabini-ne-vihodit.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.24.10; РЕГУЛИРОВЩИКИ ДОРОЖНОГО СЛЕЖЕНИЯ; ЦОДД МОСКВЫ ЗАПУСКАЕТ СИСТЕМУ ТОТАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО МОНИТОРИНГА**

Столичные власти вложат 29 млн руб. в модернизацию системы слежения за машинами каршеринга и такси. Центр организации дорожного движения (ЦОДД) будет получать подробные отчеты о парковках в запрещенных зонах, превышении скоростного лимита и т. д. На основе Big Data будет создан новый тотальный механизм наказания водителей, прогнозируют эксперты, причем даже без использования традиционных камер. Более подробная информация необходима для корректировки организации движения, создания новых парковочных мест, стояночных зон и разбирательства инцидентов с пассажирами, уверяют в мэрии.

Московский Центр организации дорожного движения объявил конкурс по доработке «информационно-аналитической системы мониторинга легкового такси на базе динамической транспортной модели Московского транспортного узла». Тендер на сумму 29,9 млн руб. опубликован на сайте госзакупок, определение поставщика завершено, контракт еще не заключен.

Система мониторинга такси действует в городе с 2016 года, рассказали “Ъ” в ЦОДД: она собирает информацию о треках движения таксомоторов и машин каршеринга и автоматически проверяет наличие разрешений на работу у водителей такси. После доработки, следует из конкурсного задания, ЦОДД будет получать более подробные отчеты о передвижении этих транспортных средств: места окончания поездок в конкретный период времени, места парковки под запрещающими знаками, сведения о нарушениях ПДД и местах, где водители чаще всего превышают скоростной режим. Должен быть внедрен алгоритм выявления нелегальных такси, но как он будет работать, в ТЗ не сказано.

Специалисты смогут получать больший объем данных для того, чтобы сделать использование такси и каршеринга более удобным и безопасным», – пояснили “Ъ” в ЦОДД.

Информация о наиболее популярных у пользователей локациях завершения поездок, территориях парковки и стоянки шеринговых авто и таксомоторов позволит принимать «эффективные решения об изменении организации движения», говорят в центре. На основе Big Data будут созданы дополнительные парковочные места, организованы остановки, переформатированы маршруты наземного транспорта и т. д. «Например, на тепловой карте будет отмечаться количество проездов и скорость, с которой двигались автомобили каршеринга, а также места, где пользователи оставляли машины под запрещающими знаками», – поясняют в ЦОДД. – Можно будет оперативно провести разбирательство, если от пассажиров такси или пользователей каршеринга будут поступать жалобы». В сентябре, по данным дептранса, зафиксировано более 411 тыс. нарушений ПДД таксистами: чаще всего машины превышали скорость, не соблюдали разметку и двигались по выделенке в тех местах, где это запрещено. По автомобилям каршеринга такой статистики нет.

По данным дептранса Москвы, в городе зарегистрировано 56,4 тыс. таксомоторов, перевозкой занимается около 1 тыс. юрлиц и 12 тыс. ИП. В системе каршеринга работает 6 операторов и 26,5 тыс. машин, ежедневно совершается 140 тыс. поездок.

«Большие данные свяжут воедино агрегаторов, таксопарки, автомобили такси, их легальность, заказы, стоянки, загрузку дорог», – поясняет руководитель центра компетенций Общественного института развития такси Станислав Швагерус. – Мощнейший управленческий инструмент одним нажатием кнопки выдаст практически любой анализ и статистику. В итоге на дорогах Москвы не останется ни одного нелегального такси».

Обновленная система мониторинга сделает рынок прозрачным и регулируемым, позволив проанализировать данные и внедрить «новые инициативы в области урбанистики и транспорта, основываясь на реальной статистике», считает сооснователь сервиса BelkaCar Екатерина Макарова.

Почти все данные, упомянутые в заявлении ЦОДД, уже передаются каждым оператором каршеринга», – отмечает она.

В «Яндексе» и «Делимобиле» официальных комментариев не предоставили.

Отметим, в начале октября, как сообщал “Ъ”, дептранс своим приказом уже обязал агрегаторов заказов передавать в региональную навигационно-информационную систему полное досье на таксистов: ФИО, номер водительского удостоверения и данные страхового полиса, место трудоустройства, стаж вождения, разрешение на осуществление деятельности, прохождение медосмотра. Механизм передачи данных должен быть

налажен до конца октября. Эта директива вызвала недовольство игроков рынка, которые указали на возможные нарушения действующего законодательства о персональных данных.

Цифровизация всей информации о передвижении такси и каршеринга неминуемо приведет к созданию новой системы наказания водителей, считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов, и традиционные камеры будут уже не нужны. «Оборудование в автомобилях само передает данные в дептранс, идет тотальная слежка, – говорит он. – Для вынесения штрафов на основании этой информации нужно менять законодательство, но это вопрос времени. К этому точно все идет».

<https://www.kommersant.ru/doc/4547195>

### **КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ЧЕРНЫШЕВ; 2020.23.10; КОРОНАВИРУСНЫЙ ШЛАГБАУМ; КИТАЙСКИЕ ВЛАСТИ ТРЕБУЮТ ОТ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ ЗДОРОВЬЯ**

Российские автоперевозчики в знак протеста прекратили въезд в Китай через автомобильный **пункт пропуска** «Пограничный». Водители грузовиков требуют от правительства Приморья обеспечить возможность оперативного тестирования на COVID-19 неподалеку от погранперехода. Китайские власти обязали автоперевозчиков предоставлять справки об отсутствии заболевания коронавирусом, но проводят собственное тестирование и нередко не пропускают грузовики, утверждая, что водители больны.

Российские водители грузовиков объявили стихийную забастовку на автомобильном **пункте пропуска** «Пограничный», сообщил “Ъ” председатель профсоюза перевозчиков Приморского края Петр Куприянов. «Машины стоят, никто не едет», – сказал он. По словам господина Куприянова, возмущение водителей вызвала ситуация с въездом на территорию Китая. «Китайские власти требуют предоставить справку об отсутствии коронавируса. Наши водители такие справки делают, но в Приморье ждать результата теста надо неделю. Переезжаешь на китайскую сторону, а здесь опять делают тест, причем оперативно, в течение часа. Нередко говорят, что человек болен, и разворачивают назад. Грузовик не разгрузился, перевозчик несет убытки», – объясняет Петр Куприянов.

По данным господина Куприянова, в забастовке участвует около 500 грузовиков.

«Люди требуют создать медпункт неподалеку от погранперехода, чтобы здесь можно было оперативно сдать тест на коронавирус», – сказал лидер профсоюза. Сведений об акциях протеста на других погранпереходах в Приморье у него нет.

Информацию об акции протеста водителей на «Пограничном» подтвердила представитель Уссурийской таможни Ирина Кульчицкая. «Наши водители объявили забастовку в связи с тем, что китайской стороне что-то не нравится в справках об отсутствии заболевания коронавирусом и часть машин не пропускают. Пояснения, что неправильно в этих справках, китайская сторона почему-то не дает», – сообщила она “Ъ”. Госпожа Кульчицкая назвала другое число грузовиков, находящихся перед **пунктом пропуска** «Пограничный» – 184 (по данным на 22 октября).

Власти Приморья уже отреагировали на акцию протеста автоперевозчиков.

«Водители, въезжающие с 21 октября на территорию КНР через автомобильные **пункты пропуска** «Пограничный», «Полтавка», «Турий Рог» обязаны предоставить китайской стороне справку об отсутствии коронавирусной инфекции. Правительство Приморского края окажет содействие предпринимателям в прохождении процедуры тестирования», – говорится в сообщении **пресс-службы** исполнительной власти региона.

По информации минздрава Приморья, водители, выезжающие на территорию КНР через автомобильные **пункты пропуска** «Пограничный», «Полтавка», «Турий Рог», «Краскино», могут сдать тест на COVID-19 и получить справку об отсутствии инфекции непосредственно в медорганизациях территорий, на которых эти **пункты пропуска**

расположены, – это Пограничная, Октябрьская, Ханкайская и Хасанская центральные районные больницы.

«Обследование проводится на договорной основе. Медицинская организация проводит забор биоматериала, транспортирует его в краевую станцию переливания крови, где его исследуют в ускоренном порядке, а результат направляют обратно на территорию по защищенным каналам связи. Справка действительна в течение семи дней с момента выдачи», – говорится в сообщении профильного ведомства.

Кроме того, с 22 октября специалисты медицинского центра «Асклепий» начали проводить экспресс-тесты на наличие коронавирусной инфекции непосредственно на территории, прилегающей к **пункту пропуска «Полтавка»**.

«В ближайшее время аналогичная услуга будет доступна и возле **пункта пропуска «Пограничный»**», – пообещали в минздраве.

«В настоящее время власти сопредельного государства уделяют большое внимание борьбе с распространением коронавирусной инфекции, чем вызваны односторонние ограничения трансграничного грузооборота. Прошу участников внешнеэкономической деятельности водителей автотранспорта с пониманием отнестись к сложившейся ситуации», – заявил руководитель агентства по международному сотрудничеству Приморского края Алексей Старичков.

Напомним, в мае российские водители устроили акцию протеста против сокращения потока пропускаемых через погранпереход Пограничный–Суйфэньхэ грузовиков. «Принято спонтанное решение на три дня прекратить въезд фур в Китай», – сообщил “Ъ” 14 мая Петр Куприянов. 18 мая движение фур через АПП «Пограничный» возобновилось после того, как российская и китайские стороны договорились о возвращении к режиму, предусматривающим пересечение границы в объеме до 30 единиц транспорта в каждом направлении ежедневно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4546969?tg>

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.25.10; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЕРЕКЛЮЧАЮТСЯ НА ГРУЗЫ; АВИАКОМПАНИЯ ОТМЕНЯЕТ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ПАССАЖИРСКИХ РЕЙСОВ ИЗ ЖУКОВСКОГО**

«Уральские авиалинии» на фоне наступления низкого сезона вновь сокращают полеты: на этот раз авиакомпания откажется от выполнения рейсов по девяти направлениям из Жуковского. Так, до конца декабря перевозчик не будет летать в Казань, Пермь, Нижневартовск, Воронеж, Волгоград, Архангельск и Тюмень. Из Жуковского будут выполняться рейсы лишь в Сочи и Симферополь – по этим же направлениям авиакомпания летает и из Домодедово. Вероятно, перевозчик продолжает высвобождать флот под грузовые перевозки, одновременно отказываясь от наименее востребованных направлений.

«Уральские авиалинии» с 26 октября и до конца декабря отменяют рейсы по девяти направлениям из Жуковского. Так, с этой даты и до 24 декабря авиакомпания не будет летать в Нижневартовск и Воронеж. С 28 октября из Жуковского будут прекращены рейсы в Пермь, с 29 октября – в Стамбул. Они возобновятся только 24 декабря и 25 декабря соответственно. Кроме того, авиакомпания отказывается от полетов из подмосковного аэропорта в Архангельск, Волгоград, Казань, Санкт-Петербург и Тюмень. Авиакомпания сообщила, что вернет средства за уже купленные билеты.

В Санкт-Петербург и Стамбул «Уральские авиалинии» продолжат летать из Домодедово. Однако рейсы в Стамбул будут только чартерными. Из Жуковского будут выполняться только перелеты в Сочи и Симферополь. Причем рейсы по этим направлениям у авиакомпании есть и из Домодедово.

Кроме того, еще 13 октября у «Уральских авиалиний» были планы открыть полеты из Внуково в Симферополь с 25 октября. Однако 23 октября компания отказалась от этого.

Тогда в авиакомпании заявляли РБК, что решили оптимизировать маршрутную сеть и расходы с наступлением низкого зимнего сезона, а часть воздушного флота переориентировать на грузовые перевозки.

О временном переводе части пассажирских емкостей в грузовые крупные российские пассажирские перевозчики задумались на фоне ограничений на полеты из-за коронавируса в марте. В конце апреля **Росавиация** разрешила возить грузы в салоне в том числе и «Уральским авиалиниям». На период пандемии компания переоборудовала 12 воздушных судов под перевозку грузов.

Затем по мере восстановления пассажиропотока – в основном за счет внутренних рейсов – в высокий летний сезон авиакомпании постепенно минимизировали такую практику. В начале июля «Уральские авиалинии» сообщали, что задействовали все свои самолеты под перевозку пассажиров. В августе объем перевозок грузов и почты «Уральскими авиалиниями» был на 3,2% ниже, чем годом ранее (1,8 тыс. тонн).

Теперь авиакомпания постепенно возвращается к перевозке грузов на фоне окончания сезона на российских курортах, все еще низкой деловой активности и сохраняющихся ограничений на полеты по большинству международных направлений. В октябре «Уральские авиалинии» получили допуски на выполнение регулярных грузовых рейсов по 16 международным направлениям, в том числе 10 из них – в Китай (из Екатеринбурга, Москвы, Омска, Барнаула, Жуковского и Новосибирска). Также авиакомпания сможет выполнять полеты из Екатеринбурга в Лондон, Амстердам, Париж, Прагу, Милан и Франкфурт-на-Майне. «Уральские авиалинии» на данный момент переоборудовали под грузовые перевозки 5 из 49 пассажирских лайнеров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4548051>

### **РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.23.10; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ПОЛЕТОВ ИЗ ВНУКОВО В КРЫМ**

Компания собиралась летать на полуостров сразу из трех аэропортов Московского региона – помимо Внуково, из Домодедово и Жуковского. Вместо полетов из Внуково авиакомпания сосредоточится на грузовых перевозках

«Уральские авиалинии» приостановили запуск рейсов из московского аэропорта Внуково в 2020 году. Полеты из Внуково в Симферополь (пока единственное направление) должны были начаться 25 октября. Об этом РБК рассказали в **пресс-службе** авиакомпании.

Полеты в Симферополь в зимний сезон «Уральские авиалинии» планировали выполнять сразу из трех аэропортов Московского региона – Домодедово, Жуковского (с 24 октября) и Внуково. Из Домодедово авиакомпания летает по четыре раза ежедневно, из Жуковского рейсы также будут каждый день и по ценам лоукостера. «Перелеты в рамках лоукост-проекта перевозчика продолжатся до 27 марта», – говорится на сайте аэропорта. Теперь программа полетов из Внуково приостановлена на неопределенный срок.

«Мы решили оптимизировать маршрутную сеть и расходы с наступлением низкого зимнего сезона. Часть нашего воздушного флота переориентируем на грузовые перевозки», – пояснил представитель «Уральских авиалиний». Он отметил, что с началом пандемии коронавируса были приостановлены полеты и из Шереметьево.

Авиакомпания решила наращивать число грузовых перевозок в конце сентября: тогда перевозчик подал 18 заявок в Росавиацию для рейсов из России в страны Европы и Азии. «Уральские авиалинии» переоборудовали под грузовые перевозки пять пассажирских лайнеров А321. Это составляет около 10% от всего флота (49 самолетов).

Из-за пандемии коронавируса и приостановки большинства международных рейсов за январь–август 2020 года российские авиакомпании перевезли в два раза меньше пассажиров, чем за аналогичный период прошлого года, – 43,9 млн человек, сообщила **Росавиация**. По итогам 2020 года пассажиропоток сократится также минимум в два раза, до 60–70 млн человек, говорил в интервью РБК совладелец и гендиректор «Уральских



авиалиний» Сергей Скуратов. Он подчеркивал, что по итогам 2020 года компания недосчитается 30 млрд руб. выручки (в 2019 году выручка составила 88,48 млрд руб.).  
<https://www.rbc.ru/business/23/10/2020/5f92dd919a7947647992801b>

### **РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ПАВЕЛ КАЗАРНОВСКИЙ; 2020.23.10; БАНК «ТРАСТ» ВЫСТАВИЛ НА ТОРГИ ДОЛГИ АВИАКОМПАНИИ UTAIR НА \$15 МЛРД**

Один из крупнейших кредиторов авиакомпании Utair выставил ее долги на \$15 млрд на аукцион. «Траст» готов продать эти кредиты за 30% от номинала (\$4,5 млрд). Ранее требования всех частных кредиторов к компании выкупил банк «Россия»

Банк «Траст», один из крупнейших кредиторов авиакомпании Utair, выставил на аукцион долги перевозчика на 15,08 млрд руб. по начальной цене 4,5 млрд руб. (30% от номинала). Об этом говорится в материалах Российского аукционного дома, с которыми ознакомился РБК.

Менеджер аукционного дома Яна Канивец и пресс-служба «Траста» отказались от комментариев. РБК направил запросы в пресс-службы Utair и Raiffeisenbank, консультанта авиаперевозчика по реструктуризации задолженности.

Как будут проходить торги

Торги по долгам Utair перед «Трастом» планируется провести по условиям открытого английского аукциона, говорится в материалах аукционного дома: установлена минимальная цена (4,5 млрд руб.), которая может увеличиваться в ходе торгов в случае наличия претендентов, стоимость шага и задатка для участия в аукционе – 225 млн руб. Заявки принимаются до 23:30 мск 18 ноября, а сами торги должны состояться утром 24 ноября.

«Траст» – участник двух синдицированных кредитов, которые Utair привлекла в 2015 году: 12-летнего на 23,7 млрд руб. и семилетнего на 18,9 млрд руб. (с учетом процентов). «Права [по этим долгам] никому не проданы, не находятся под арестом, не обременены правами третьих лиц, не являются предметом судебного разбирательства», – говорится в материалах.

Доля кредитов «Траста» (15,08 млрд руб.) в двух синдикатах – 35,4%. Больше только у банка «Россия», который весной и летом 2020 года выкупил долги у частных кредиторов Utair, увеличив сумму требований к авиакомпании с 10,3 млрд до 18,8 млрд руб. (44% от двух синдицированных кредитов).

Источники РБК рассказывали в сентябре, что «Россия» предложила и кредитовавшим Utair госбанкам, включая «Траст», продать требования к авиакомпании. Другие кредиторы – Сбербанк (4,99 млрд руб. в рамках двух синдицированных кредитов) и ВЭБ.РФ (1,38 млрд руб.). Банк «Россия» по-прежнему заинтересован в выкупе кредитов «Траста», других покупателей нет, сказал в пятницу, 23 октября, источник РБК, близкий к одной из сторон сделки.

Однако банк «Россия» не будет принимать участие в аукционе «Траста», так как считает цену завышенной, сообщил РБК еще один источник, знакомый с ходом переговоров кредиторов по выкупу долгов авиакомпании.

Банк «Россия» заинтересован в большем дисконте, чем предлагает «Траст» (30% от номинала), – он был готов покупать долги госбанков за 25% от номинала, объясняет один из собеседников РБК. Как раз с таким дисконтом «Россия» покупала долги у частных кредиторов Utair, говорил РБК источник, близкий к одной из сторон сделки, и подтверждал один из кредиторов. Таким образом, на переговорах может подниматься вопрос о снижении суммы сделки на 750 млн руб. – с 4,5 млрд до 3,75 млрд руб.

Продажа долгов за 25% от номинала «лучше, чем ничего», говорил ранее один из собеседников РБК. По его словам, госбанки планировали продавать свои требования через публичные торги, а не напрямую, потому что «Россия» находится под западными

санкциями. «От планов [продажи требований] не отказываемся, сделка еще не закрыта», – сказал в пятницу представитель ВЭБ.РФ. В **пресс-службе** Сбербанка отказались от комментариев. РБК направил запрос в **пресс-службу** банка «Россия».

Зачем «Россия» выкупает долги Utair

В случае выкупа требований у всех участников двух синдицированных кредитов Utair на 42,6 млрд руб. банк «Россия» сможет стать ее крупнейшим кредитором (общий долг компании на конец 2019 года оценивался в 75,7 млрд руб.), а в залоге у него окажется контрольный пакет авиакомпании – 50% плюс одна акция, то есть он может получить контроль над Utair.

Utair объявила о начале переговоров о реструктуризации задолженности еще в конце 2018 года. По словам источника в одном из банков-кредиторов, госбанки стали серьезно рассматривать возможность продажи долгов на условиях «России», после того как начался коронавирус и резко упали авиаперевозки (например, в апреле–мае 2020 года у Utair они снизились на 89–90%, за январь–август компания перевезла лишь 2,88 млн человек, что почти вдвое меньше, чем за аналогичный период прошлого года), а предложения авиакомпании по реструктуризации задолженности ухудшились. Еще в апреле авиакомпания Utair предлагала растянуть выплаты по 12-летнему кредиту на 35 лет под 0,01%, а по семилетнему просила списать 70% суммы и выплатить оставшуюся часть через 35 лет под те же 0,01%. Новых условий собеседник РБК не раскрыл. Однако источник, знакомый с ходом переговоров, говорил, что это был последний вариант реструктуризации, который уже учитывал эффект от пандемии.

Выкуп банком «Россия» долгов Utair может быть связан с обязательствами «Сургутнефтегаза», структуры которой контролируют авиакомпанию, говорил РБК источник среди банков-кредиторов и подтверждал один из конкурентов авиакомпании. По словам одного из собеседников РБК, нефтяная компания не может допустить банкротства Utair, поскольку у нее есть поручительство по кредиту перевозчика перед Сбербанком (по отдельному, не входящему в синдикат кредиту на 17,4 млрд руб.). А «Россия» в этом случае выступает «дружественным банком», помогая ему сохранить авиакомпанию, добавляет он.

Представитель «Сургутнефтегаза» отказался от комментариев.

<https://www.rbc.ru/business/23/10/2020/5f929bd19a79473e1719354f>

### **ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.26.10; ИМПОРТ И УПУЩЕНИЕ: ОТКАЖЕТСЯ ЛИ КИТАЙ ОТ СПГ ИЗ РОССИИ; ПОТЕРЯ РЫНКА ПОДНЕБЕСНОЙ МОЖЕТ СТОИТЬ РОССИЙСКИМ ПОСТАВЩИКАМ БОЛЕЕ МИЛЛИАРДА ДОЛЛАРОВ**

Китай может снизить закупку российского СПГ в ближайшие годы. Речь идет о 5–8 млрд куб. м в год на сумму до \$1,5 млрд, подсчитали для «Известий» аналитики. Ранее китайская нефтегазовая компания PetroChina представила оптимистичный прогноз о ситуации с газом в стране. В компании считают, что спрос в Поднебесной в перспективе 15 лет удвоится, но большая часть потребляемого в 2035 году газа будет обеспечена за счет собственной добычи. Глава Минэнерго России Александр Новак ранее прогнозировал, что доля России на мировом рынке СПГ может составить 25%. Но без китайского рынка достичь этого показателя будет проблематично, считают эксперты.

Производственный рост

Прогноз о ситуации с газом PetroChina представила на отраслевой конференции в Шанхае 20 октября, указывает издание Petroleum Economist. По словам представителя компании, годовой спрос Китая в течение следующих 15 лет может удвоиться, достигнув 620 млрд куб. м в год к 2035 году. При этом большая часть потребляемого голубого топлива, по прогнозу PetroChina, будет обеспечена собственной добычей.

К 2035 году внутренние мощности газоснабжения Поднебесной достигнут 520 млрд куб. м в год, включая 220 млрд куб. м обычного газа, 100 млрд сланцевого газа, 50 млрд метана угольных пластов и 150 млрд синтетического природного газа угольного происхождения, указано в работе.

– Прогноз вполне реалистичен, учитывая, насколько сильно расширяется область применения природного газа и СПГ. Китай в ближайшие годы останется одной из самых быстрорастущих экономик мира, сохранив за собой статус мировой фабрики. Конечно, им понадобятся колоссальные объемы энергоносителей для обеспечения работы транспорта и промышленных предприятий, – отметила аналитик ИК QBF Ксения Лапшина.

Конкуренция ожидается жесточайшая

Если собственное производство газа действительно вырастет, как прогнозирует PetroChina, Китай может как снизить объемы импортируемого топлива, так и пересмотреть участие в новых проектах, считает эксперт Финансового университета при правительстве Игорь Юшков.

Рисковые перспективы

Сейчас в Китай российский газ поставляют несколько компаний: «Газпром» через газопровод «Сила Сибири», НОВАТЭК свой СПГ с проекта «Ямал СПГ» через Северный морской путь, а также незначительные объемы Sakhalin Energy.

Поставки через «Силу Сибири» будут только увеличиваться, так как подкреплены долгосрочным соглашением, сказал Игорь Юшков. Договор на поставку топлива между «Газпромом» и Китайской национальной нефтегазовой корпорацией был подписан в мае 2014 года на 30-летний срок. По нему объем контрактных поставок «Газпрома» в Китай в 2020 году составит 5 млрд куб. м, в 2021 году – 10 млрд, а в 2022-м – 15 млрд, сообщил в конце 2019 года начальник департамента «Газпром экспорта» Андрей Зотов.

Если поставки газа через «Силу Сибири» вне зоны риска, то от покупки российского СПГ Китай может отказаться, считают эксперты. Речь о возможных потерях 5–8 млрд куб. м в год стоимостью до \$1,5 млрд, подсчитал заместитель гендиректора Института национальной энергетики Александр Фролов.

В НОВАТЭКе не опасаются сокращения поставок, поскольку у «Ямал СПГ» заключены долгосрочные контракты, в том числе с китайскими потребителями, сказали «Известиям» в компании. Поднебесная – второй по величине потребитель СПГ в мире и один из наиболее перспективных энергетических рынков, добавили в НОВАТЭКе.

В зоне риска может оказаться новый проект «Сила Сибири – 2» – магистральный газопровод из России в Китай через территорию Монголии, полагает Игорь Юшков. В начале сентября 2020 года стало известно, что «Газпром» начал его проектировать. Экспортная мощность может составить до 50 млрд куб. м газа в год.

Ощутимая потеря

В перспективе доля России на глобальном рынке СПГ может достигнуть 25% от общемирового объема, заявлял недавно глава Минэнерго Александр Новак. Но без китайского рынка достичь такого показателя будет проблематично, полагает руководитель ИАЦ «Альпари» Александр Разуваев.

«Ямал СПГ»

Завод по производству сжиженного природного газа «Ямал СПГ» в морском порту Саббета Карского моря

– Четверть мирового рынка СПГ и так амбициозная задача, а без поставок в Китай ее реализация для России в принципе маловероятна. Конечно, сегодня основные поставки газа из нашей страны приходятся на Европу, но Китай будет увеличивать объемы потребления и является важным и перспективным рынком, – отметил эксперт.

«Известия» направили запрос в Минэнерго. Там на момент публикации не ответили.

Прогнозы и реальность

Риск, что Китай сократит импорт газа, действительно есть, полагает президент Института энергетики и финансов Марсель Салихов. Но при этом остается под сомнением возможность столь явного роста производства внутри Поднебесной, считает он. Прогнозы бурного увеличения внутреннего производства должны подкрепляться фактическими результатами, указал эксперт. В последние годы внутренний спрос в Китае увеличивался быстрее внутреннего производства, подчеркнул аналитик.

– Китай уже более пяти лет назад поставил задачу нарастить внутреннее производство за счет сланцевого газа и метана угольных пластов. Однако, как показал практический опыт, возникло достаточно много технических сложностей. Себестоимость производства также снижается достаточно медленно, официальные прогнозы и прогнозы компаний регулярно не сбываются, – объяснил Марсель Салихов.

В 2019 году добыча сланцевого газа в Китае составила около 15 млрд куб. м – втрое больше, в 2015-м (4,8 млрд куб. м). Но это примерно на четверть ниже, чем ожидалось по официальным прогнозам.

Внутренняя добыча газа в Китае будет расти, но ее будет недостаточно для того, чтобы обеспечить растущий спрос, указано в презентации «Газпрома», с которой ознакомились «Известия». Производство, вероятно, достигнет 300 млрд куб. м к 2035 году. Потребление же к этому сроку может достигнуть 610 млрд куб. м, говорится в материалах компании.

Прогноз PetroChina выглядит маловероятным, считает Александр Фролов. В Китае уже делалось немало прогнозов по поводу роста собственного производства газа. Но далеко не все из них оказались корректны, заметил он. PetroChina инвестирует в развитие технологий добычи газа, а также является крупнейшим производителем сланцевого газа в Китае, отметил эксперт. В этом контексте заявление компании могло быть сделано ради повышения инвестиционных ожиданий, заключил эксперт.

В PetroChina и посольстве Китая в Москве на момент публикации не ответили на запросы «Известий».

<https://iz.ru/1077757/valerii-voronov/import-i-upushchenie-otkazhetsia-li-kitai-ot-spg-iz-rossii>

### **ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.26.10; ШТРАФУЮТ С КОЛЕС: ЗА ОБОЧИНАМИ ПРОСЛЕДЯТ ПАРКОНЫ; ПЕРЕДВИЖНЫЕ КОМПЛЕКСЫ СТАЛИ СЛЕДИТЬ ЗА НОВЫМ НАРУШЕНИЕМ**

За «обочечниками» стали следить пристальнее. Теперь за проезд по обочине на Московской кольцевой автодороге будут штрафовать паркеры – передвижные комплексы фото– и видеофиксации нарушений. Это не единственный новый штраф, который можно получить с камер. Окажутся ли меры борьбы с «обочечниками» эффективными, разбирались «Известия».

Объехать не получится

С помощью мобильных комплексов дептранс сможет бороться с нарушителями на участках, где пока технически невозможно установить камеры.

«Это также позволит избегать ситуаций, когда водитель, зная место установки камеры, объезжает зону контроля и затем продолжает нарушать», – пишет официальный Telegram-канал ведомства. Фактически появился новый сценарий применения мобильных комплексов фотофиксации.

«Если паркон стоит в пробке на МКАД, а его по обочине, в нарушение требований ПДД, обгоняет машина, то производится фиксация данного события», – прокомментировал нововведение заместитель руководителя ЦОДД Александр Евсин. Он напомнил, что на обочине разрешена вынужденная остановка, связанная с техническими неисправностями, состоянием здоровья или оформлением ДТП.

Он такой один

Штраф за езду по обочине составляет 1500 рублей, но получают его немногие – пока что за обочинами МКАД следит только один паркон. Однако в скором будущем и другие машины, работающие на кольцевой, научатся этому.

«Сейчас с помощью одного комплекса мы анализируем целесообразность использования парконов в местах на МКАД, где физически невозможно установить стационарную камеру: например, если на участке нет мачты городского освещения или источника питания. Если мы увидим, что нарушителей в местах патрулирования становится меньше и безопасность дорожного движения повышается, количество парконов, контролирующих езду по обочине, будет увеличено», – рассказали «Известиям» в **пресс-службе** Центра организации дорожного движения (ЦОДД).

Там также уточнили, что устанавливать дополнительное оборудование не придется – все необходимые функции есть в существующих комплексах.

Штрафовать будут не всех

Опрошенные «Известиями» эксперты в целом положительно относятся к нововведению. Однако руководитель проекта «Пробок.нет» Александр Шумский отметил, что непонятно, будут ли штрафовать тех, кто выехал на обочину по необходимости.

«Иногда люди выезжают на обочину, чтобы поменять колесо или машина сломалась. Это несправедливо, такого не должно быть. Эта проблема имеет место быть как со стационарными камерами, так и с передвижными», – указал на подводный камень руководитель проекта «Пробок.нет».

Также непонятно, как быть в случае с крупной аварией, которую можно объехать только по обочине. «Это как раз ситуация, за которую нельзя штрафовать. Это из серии вынужденных действий, которые автомобилисты совершают, чтобы избежать каких-то последствий вроде потери времени», – прокомментировал ситуацию Александр Шумский. Вместе с тем эксперт считает, что наведение порядка в вопросе езды по обочинам неизбежно и правильно.

В дептрансе уже пообещали, что случайных штрафов не будет. К каждому постановлению приложат видеозапись, на которой зафиксировано, как водитель не только выезжает на обочину, но и продолжает путь по ней, объезжая другие автомобили в пробке.

В ЦОДД добавили, что, если в случае нештатных ситуаций на дороге – это могут быть серьезные ДТП с перекрытиями проезжей части, строительные работы, провалы грунта – проезд транспорта организован по обочине, фиксация нарушений прекращается. Это касается как мобильных, как и стационарных комплексов.

«Обочина не для езды. Она для аварийной остановки. А то, что многие используют ее для движения, это абсолютно не здорово. Здесь камеры будут работать на благо общества», – считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

Проезды по обочине – причина частых конфликтов между водителями. Куда страшнее – высокая степень вероятности аварии, спровоцированная появлением такого нарушителя на обочине.

«Обочечников» становится меньше

В ЦОДД признаются, что проблема уже не стоит так остро, как в прошлом. Автомобилисты стали реже злоупотреблять ездой по обочине.

«Стационарные комплексы фото– и видеофиксации давно ведут контроль таких нарушений по всему городу. Теперь к ним прибавятся мобильные комплексы. Водители уже привыкли к тому, что ездить по обочине нельзя. При этом необходимо обязательно отделять наказуемый проезд по обочине в нарушение ПДД от ненаказуемой и рекомендованной ПДД вынужденной остановки на обочине», – рассказал Александр Евсин.

Он также подчеркнул, что в любом случае остановка на такой дороге, как МКАД, крайне нежелательна и чрезвычайно опасна для жизни. Поэтому водителям лучше предпринять все усилия, чтобы как можно быстрее переместиться в более безопасное место.

Ездить по парковке тоже запретили

Парконы на МКАД не единственное нововведение с камерами за последнее время. Совсем недавно департамент транспорта сообщил о том, что камеры начали фиксировать проезд машин по парковочным местам. С помощью нововведения в ведомстве планируют исключить ситуации, когда водители объезжают заторы по парковочным карманам, а затем пытаются встроиться в ряд.

Пока, как и в случае с парконами, фиксирует нарушение только один комплекс. Он установлен на проблемном участке на улице Косыгина. Штраф за проезд по парковочным местам составляет 500 рублей. Чтобы при необходимости доказать, что водитель не парковался, а именно бороздил парковку, камеры будут делать не только фото, но и видео. «Есть такая категория людей, которые едут по принципу «а мне надо!». Вот другим не надо детей в больницу отвезти, на вокзал успеть, а ему надо. Все стоят культурно на светофоре, а такой вот узрел среди парковочных мест дырку на 5–6 машин, он проезжает и втискивается в поток. И из-за таких очень много нервозности на дороге», – прокомментировал ситуацию главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков.

За перекрестками тоже проследят

Столичные власти планируют модернизировать передвижные комплексы фотовидеофиксации, чтобы они могли фиксировать новые виды нарушений ПДД.

«Большая часть стационарных комплексов, которые используются в Москве, способны распознать около 55 видов нарушений. А вот передвижные – значительно меньше. Модернизация зеленых фургонов позволит сделать функционал передвижных и стационарных камер одинаковым, поэтому мы решили доработать программное обеспечение», – отметили в департаменте транспорта.

Например, в будущем комплексы смогут фиксировать нарушение правил разметки, выезд на перекресток в случае образования на нем затора.

<https://iz.ru/1077859/anastasiia-pisareva/shtrafuiut-s-koles-za-obochnami-proslediat-parkony>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.25.10; SOS, Я ЗАБЫЛ КЛЮЧ: НА ЧТО СПОСОБНА ЭРА-ГЛОНАСС; СИСТЕМА ЭКСТРЕННОГО РЕАГИРОВАНИЯ ПОМОГАЕТ НЕ ТОЛЬКО В ДТП**

Кому рассказать о сбитом лосе, как принять роды оператору и как выбраться с парковки, если вы – девятилетний мальчик. За пять лет функционирования ЭРА-ГЛОНАСС общее количество вызовов, обработанных системой, превысило 7 млн, однако не всегда о кнопке SOS в автомобиле вспоминали в случае аварии. Подробности – в материале «Известий».

Вызовов – на миллионы

За пять лет функционирования ЭРА-ГЛОНАСС общее количество вызовов, обработанных системой, превысило 7 млн. Из них около 100 тыс. потребовали вызова экстренных служб. Причем более половины вызовов были совершены в автоматическом режиме, когда автомобиль был сильно поврежден, а находившиеся в нем люди из-за травм или шока не могли вызвать помощь самостоятельно.

«Известия» уже рассказывали о том, как тревожная кнопка спасла одного водителя в горах Дагестана, а другому помогла скрыться от разбойников. В этот раз в **пресс-службе** АО «Глонасс» решили рассказать о необычных и просто забавных случаях.

Сбежавший лось

Ежегодно операторы системы «ЭРА-ГЛОНАСС» принимают десятки вызовов из-за столкновений автомобилей с лосями. Чаще всего подобные ДТП случаются с конца весны до начала осени, когда животные активно мигрируют. Звери передвигаются так быстро, что водитель может не успеть отреагировать, особенно в темное время суток.

Один из таких вызовов автоматически пришел в контакт-центр системы «ЭРА-ГЛОНАСС» из Удмуртии. От столкновения с лосем у автомобиля было разбито стекло,

погнуты крыша и капот. Водителя, однако, больше расстроило то, что он насмерть сбил животное. И как выяснилось, он ошибался.

Пока виновник происшествия горевал и жаловался оператору про свою недостаточно быструю реакцию, лось поднялся на ноги и стремительно скрылся в лесной чаще.

### Роды онлайн

Операторам контакт-центра довелось принимать роды в прямом эфире. История произошла в конце лета в Республике Мордовия, причем оператор сразу не мог понять, в чем дело, – сначала мужчина и женщина что-то громко говорили наперебой, потом раздались крики и, наконец, детский плач.

Выяснилось, что семья ехала в роддом, находившийся примерно в 50 километрах, но роды начались стремительно, прямо в машине.

Операторы нашли больницу ближайшего поселка, до которого оставалось ехать менее 5 км, и оставались на связи, успокаивая новоиспеченных родителей. Кроме того, они предупредили медперсонал больницы и попросили подготовиться к встрече новорожденного.

### Мальчик потерялся

«Здравствуйте, мне нужна помощь!» – плачущий детский голос позвонил в контакт-центр из Новосибирска. В ходе разговора оператор выяснил, что ничего страшного не произошло: девятилетний мальчик оказался заперт на парковке. Отец отправил его с ключами от машины забрать забытый пакет, но забыл дать ему ключ-карту от паркинга. Мобильного телефона у паренька с собой не было. Поразмыслив, мальчик решил нажать кнопку SOS в машине и попросить помощи через контакт-центр «ЭРА-ГЛОНАСС».

Оператор перевел вызов на экстренный номер 112. Там пришлось уточнить местоположение машины – согласно GPS-координатам, она стояла не в паркинге, а на соседней улице, – и, наконец, дозвонились до родителей.

«Да, возможно, кто-то скажет, что в этой истории не было риска для жизни и здоровья парня, что зря беспокоились, минут через 20 за ним бы всё равно вернулись взрослые. Но ведь все мы хотим, чтобы наши дети как можно меньше переживали и расстраивались», – рассказали в **пресс-службе** АО «ГЛОНАСС».

### Средство от бессонницы

Системы экстренного реагирования не всегда используют только в случае аварии. Американские владельцы Cadillac и Chevrolet часто звонят оператору фирменной джизмовской системы OnStar просто поболтать, когда понимают, что могут уснуть в дальней дороге. Кроме того, они могут позвонить в экстренную службу, если заблудятся. В этом случае на штатную навигацию будет загружен маршрут к цели.

### Дорогая безопасность

Количество автомобилей, оснащенных ЭРА-ГЛОНАСС, к настоящему моменту превысило 6 млн, ежедневно их число прирастает на 4–5 тыс. В то же время требование установить обязательную систему экстренного реагирования во все новые машины сократило модельные ряды, так как сертификация новинок на российском рынке требует проведения отдельных краш-тестов и увеличивает цену автомобиля.

«Из минусов ЭРА-ГЛОНАСС – она чересчур дорогая. В частности, из-за завышенных с точки зрения специалистов расценок за проведение испытаний. Как говорят специалисты, это добавило к цене автомобиля в среднем 100 тыс. рублей», – рассказал «Известиям» автоэксперт Игорь Моржаретто.

Из-за усложнений требований и методик испытаний об уменьшении сроков говорить не приходится совсем, рассказали в **пресс-службе** «ММС РУС», официального импортера Mitsubishi.

«Если брать полностью новый автомобиль, в том числе новый тип установленной системы ЭРА-ГЛОНАСС, то потребуется приблизительно 5–6 месяцев на испытания и сертификацию только этой системы. Если имеется система, уже испытанная ранее для

других автомобилей, можно сэкономить около месяца. Затем – около 3–4 месяцев на сертификацию автомобиля», – рассказал представитель Mitsubishi. Примерно тот же срок назвали и в Chery – 6–8 месяцев.

Неполное покрытие

«Говорить, что система себя оправдала, рано. Потенциальные возможности у нее хорошие, но она пока не полностью покрывает территорию России. Да и количества центров оперативного реагирования не хватает», – рассказал «Известиям» Игорь Моржаретто.

И действительно, на той территории, где 112 не работает, операторам ЭРА-ГЛОНАСС приходится звонить в дежурную часть МВД по стандартным каналам связи, то есть просто по телефону.

«Это может вызывать задержки в передаче вызова. Также в этом случае передать координаты экстренным службам не представляется возможным. После получения вызова, согласно действующим регламентам МВД, оператор экстренных служб обязан уточнить местоположение и все детали происшествия», – рассказали в пресс-службе АО «ГЛОНАСС».

На сегодня в России постоянное автоматизированное информационное взаимодействие ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» с Системой-112 обеспечено уже в 54 субъектах РФ, при этом в 13 – в текущем году. Ожидается, что до конца 2020 года количество таких субъектов увеличится до 60.

«ЭРА-ГЛОНАСС передает пакет сообщений, координаты. Представьте, что мы операторы и звоним в экстренную службу. Столько-то градусов северной широты, сколько-то долготы. А если это в районе 175-го километра трассы «Урал», – задался вопросом главный редактор «За рулем» Максим Кадаков. По его словам, система всё еще работает в начальной фазе.

Комиссары с европротоколом

Тем не менее ЭРА-ГЛОНАСС совершенствуется. Например, у нее появится возможность направлять карточку вызова не только в экстренные оперативные службы, но и параллельно – оператору платной дороги. На платных дорогах есть аварийные комиссары, которые могут прибыть на место ДТП раньше, оказать помощь пострадавшим и выставить ограждение.

Со следующего года автомобилисты смогут воспользоваться системой ЭРА-ГЛОНАСС при оформлении ДТП по европротоколу. Водителям не нужно будет фотографировать повреждения машин, так как данные будут поступать страховщикам автоматически.

<https://iz.ru/1076803/evgenii-bagdasarov/sos-ia-zabyt-kliuch-na-chto-sposobna-era-glonass>

### **ИЗВЕСТИЯ; МАРТА ЛИТВИНОВА; 2020.24.10; ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ К ПАРКОВКЕ: ПОЧЕМУ ИНВАЛИДОВ ЛИШАЮТ ПОДЪЕЗДА К ДОМУ; В БОРЬБЕ ЗА СВОИ ПРАВА ПОМОЖЕТ ОБРАЩЕНИЕ В СУД**

В Саратове инвалид-колясочник не первый месяц пытается добиться возможности свободного подъезда к своему дому. Однако жители соседнего дома, устроившие парковку по соседству, отказываются предоставить ему пульт от ворот. По словам экспертов, ситуации, когда человек с инвалидностью сталкивается с подобными проблемами, – не редкость, но зачастую решить ее возможно, опираясь на региональное законодательство. Подробности – в материале «Известий».

Добиться места у дома

В центре Саратова инвалид-колясочник оказался лишен возможности подъезжать к собственному дому. Как рассказал «Известиям» Олег Дюльденко, всё началось около двух лет назад, когда он приобрел квартиру с отдельным входом, выходящим на общий с соседним домом двор. Жители этого дома установили забор, чтобы создать собственную



парковочную зону. С другой же стороны стоит стена. Таким образом, доступ к дому на автомобиле для Дюльденко оказался невозможен.

– Соседи из рядом стоящего дома тогда мне сказали подавать на них в суд, если я хочу получить парковку в этом дворе. Я начал заниматься этим, пошел в комитет по архитектуре города Саратова, там подняли документы и выявили, что и стена, и ворота стоят незаконно. Я попросил документы, но они сказали, что могут выдать их мне только по решению суда. Но в суд я не успел подать, потому что из-за болезни мне отняли ногу. Спустя время я снова обратился с просьбой дать мне это место как инвалиду, так как у меня нет доступа к жилью, даже чтобы попасть в больницу, моим родственникам приходится по 20 минут ходить и искать кого-то, чтобы открыть ворота, – описывает ситуацию Олег Дюльденко.

Дюльденко – единственный жилец двухэтажного дома дореволюционной постройки, имеющего выход на общий с соседним зданием двор, где устроена парковка. По словам мужчины, отдельный вход у его квартиры был изначально и обозначен в документах на строение. При этом земля, на которой расположена самодельная стоянка, как считает Дюльденко, не относится по документам к дому соседей.

– Место, где была организована автостоянка, – это муниципальная земля, она никак к их дому не относится, по кадастровой выписке у них маленький клочок, где стоят ворота. Но они не должны препятствовать мне в продвижении к моему жилью. Жильцы того дома указывают мне на наличие калитки. На днях мне надо ехать менять протез, и сейчас опять возникнет такая ситуация, что за мной приедут друзья и даже не смогут подъехать к моему дому, чтобы забрать меня и отвезти, – возмущается Олег Дюльденко.

Пульт от ворот жильцы соседнего дома давать категорически отказываются. Дюльденко также сообщил, что на протяжении многих месяцев получает лишь отписки от городской администрации и прокуратуры, к которым регулярно обращается для решения своей проблемы. На основании ст. 15 федерального закона «О социальной защите инвалидов в РФ» Дюльденко считает, что органы госвласти должны обеспечить ему условия для беспрепятственного доступа к объектам социальной, инженерной и транспортной инфраструктур, в число которых входят и жилые здания. Исходя из этого, он имеет право на машино-место со знаком «Инвалид», указывает он.

Постараются поспособствовать

Как сообщили «Известиям» в **пресс-службе** администрации Саратова, территория, о которой идет речь, является общедолевой собственностью собственников жилого дома, который расположен рядом. Но непосредственно подъезду транспортных средств к квартире Дюльденко мешает именно кирпичная стена, считают в администрации.

– По федеральному законодательству, по Жилищному кодексу собственники вправе сами распоряжаться своим общедомовым имуществом. Что касается стены, которая затрудняет движение на этой территории, и ситуации, которая произошла с данным гражданином, у нас будет проведено обследование вместе с надзорными органами. Они выйдут на место и посмотрят, что можно предпринимать, потому что мы прекрасно понимаем, что в данной ситуации нужно искать компромисс между собственниками и гражданином. Если это технически будет возможно осуществить, мы даже готовы оказать содействие в сносе данной стены, если удастся примирить всех собственников, – отметили в **пресс-службе**.

По региональным механизмам

Об особенностях регионального регулирования вопросов, связанных с правовой защитой инвалидов, рассказала «Известиям» руководитель санкт-петербургской общественной организации «На коляске без барьеров» Юлия Яганова.

– У нас зачастую основные права определяются федеральным законом, а дальше [вопросы их регулирования и применения] делегируются на уровень регионов. В связи с этим необходимо смотреть, как конкретно в регионе определен порядок подачи заявления на выделение парковочного места, какой механизм оформления. Здесь, по сути, мы говорим

о безвозмездном пользовании, причем пожизненном, либо до тех пор, пока инвалид проживает по этому адресу, – отмечает собеседница «Известий». – Когда мы говорим про отношения, которые непосредственно касаются земли, и вовсе может быть очень много вариантов решений.

Часто случается

К сожалению, инвалиды действительно нередко сталкиваются с проблемой в доступе как к жилью, так и к социальным объектам, рассказала «Известиям» помощник председателя московской городской организации Всероссийского общества инвалидов Наталья Гаврилина.

– Требования к строительству новых объектов с учетом нужд людей с инвалидностью часто не соблюдаются, отчего маломобильные граждане не имеют возможности ими пользоваться, я уже не говорю про старый жилищный фонд. Особенно ужасно, когда человек испытывает трудности при попадании в собственный дом, – подчеркивает Гаврилина.

По словам Натальи Гаврилиной, одна из причин, почему людям с инвалидностью приходится сталкиваться с проблемами, заключается в том, что зачастую новые объекты принимают люди, малознакомые с ГОСТами, касающимися требований к жилью для инвалидов.

– Например, по закону парковочное место должно располагаться в 50 м от подъезда, и мы сталкиваемся с тем, что инвалид живет в первом подъезде, в то время как парковки сделаны по краям, куда инвалиду совершенно неудобно добраться. Также часто умудряются сделать парковку на пригорке, – отмечает Гаврилина. – Мы работаем с госучреждениями и постоянно просим, прежде чем что-то построить, приглашать на согласование инвалидов, которые могут подсказать, как сделать объект пригодным для этой группы населения.

Суд как крайняя мера

Однако найти решение всегда возможно, уверен руководитель регионального учебно-ресурсного центра «Доступная среда» Александр Попов.

– Те случаи, которые я знаю, связанные с невозможностью по каким-либо причинам сделать выделенную стоянку во дворе, в конечном итоге, иногда привлекая суд, решались положительно для человека с инвалидностью. Мой совет: в первую очередь обращаться с официальным письмом со ссылками на законы, с подтверждающим документом о наличии инвалидности. Обязательно нужно начинать с управляющей компании, а в случае отказа обращаться в управу района, приложив документы. Уже с отказа на этом уровне можно обратиться в прокуратуру. Если и там и там не помогут, то уже обращаться в суд, – советует Александр Попов.

В каждом случае необходимо разбираться, где конкретно стоит дом и есть ли там вообще автостояночная зона.

– Но всегда можно решить проблему. Сейчас для этого есть очень много ресурсов: это и так называемое инициативное бюджетирование, и капитальный ремонт дворов в рамках различных проектов. Кроме того, всегда стоит обращаться в местное общество инвалидов, – заключил Попов.

<https://iz.ru/1077312/marta-litvinova/cherez-ternii-k-parkovke-pochemu-invalidov-lishaiut-podezda-k-domu>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.26.10; НЕПОДЪЕМНЫЕ ОТХОДЫ; МУСОРНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА ШТРАФЫ ЗА ПЕРЕВЕС ГРУЗОВИКОВ**

Штрафы за перевес, которые будут платить мусоровозы после ввода в действие автоматических пунктов весогабаритного контроля, грозят разорением операторам вывоза бытовых отходов, считают представители компаний. В открытом письме в **минтранс**,

минприроды, профильные комитеты Госдумы и Совета Федерации они попросили освободить их от штрафов. Документ есть в распоряжении «Российской газеты».

В **минтрансе** такой подход поддержки не нашел. **«Считаем нецелесообразным освобождение транспортных средств, используемых для транспортировки твердых коммунальных отходов, от уплаты штрафов за превышение допустимых весовых параметров, а также увеличение допустимых нагрузок на оси для таких транспортных средств», – ответили в министерстве** на запрос «Российской газеты».

Подобную инициативу региональных мусорных компаний до властей уже пыталась донести ППК «Российский экологический оператор», но поддержки тогда не получили, рассказали в организации. «Есть установленные федеральным законодательством правила, которые необходимо соблюдать, в том числе и региональным операторам», – прокомментировали нынешнее обращение коллег в ППК РЭО.

Весогабаритный контроль введен для сохранности дорог и предотвращения роста аварийности из-за движения сверхнормативных автомобилей, подчеркнули в **минтрансе**. Эти угрозы зависят не от вида перевозимого груза, а от осевых нагрузок и полной массы транспортного средства. Потому если ввести исключения для перевозки одного вида грузов, перевозчики других видов начнут вполне справедливо требовать аналогичных исключений для себя, аргументировали свою позицию в министерстве.

Авторы обращения указывают, что у водителя мусоровоза нет физической возможности определить вес загружаемого мусорного контейнера – все зависит от содержимого, и значения могут меняться в несколько раз. И даже если известно, что бак слишком тяжелый, разделить груз на части не представляется возможным. Каждый же проезд через пункт контроля с превышением обойдется компании в 100-400 тысяч рублей штрафа. Что лишает продолжение работы всякого смысла.

Справиться с проблемой можно, заменив машины на менее грузоподъемные. Но это решение тоже имеет свои недостатки: рейсов совершать надо будет больше, кроме того, заменить весь парк за короткий срок, мягко говоря, трудно.

В результате может сложиться такая ситуация, когда мусор из дворов жилых домов просто некому будет вывозить.

Коллеги авторов обращения полагают, что ситуация в отрасли сложилась дискомфортная, но не настолько критичная, как хотят ее представить авторы обращения. Под угрозу штрафов за перевес подпадает только часть мусоровозов. При определенных усилиях соблюдать ограничения **минтранса** реально.

<https://rg.ru/2020/10/25/musornye-operatoriy-pozhalovalis-na-shtrafy-za-pereves-gruzovikov.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.25.10; ТАХОГРАФЫ ДОЛЖНЫ ПОЯВИТЬСЯ НА ЧАСТНЫХ ГРУЗОВИКАХ**

Физические лица, использующие грузовики массой от 3,5 до 12 тонн (категория N2), экологический класс которых не определен, должны до 30 ноября оснастить свой транспорт тахографами.

Эти приборы позволяют регистрировать скорость и режим труда и отдыха водителей. Тем самым обеспечивается безопасность движения.

Транспортные средства оснащают тахографами в соответствии с приказом **Минтранса**, который был принят еще в 2013 году. Сначала оснастить тахографами грузовые автомобили должны были индивидуальные предприниматели и юрлица. Физические лица, то есть те, кто работает без регистрации ИП, первоначально должны были установить тахографы на любые грузовики массой более 3,5 тонны к 1 ноября 2019 года. Однако затем этот срок перенесли.

**В Минтрансе пояснили, что процесс разбили на этапы, чтобы перевозчики успели закупить оборудование и не сталкивались с очередями в мастерских.** Например, до 1

марта 2020 года физлица должны были установить тахографы на грузовики массой более 12 тонн, экологический класс которых не определен.

<https://rg.ru/2020/10/24/tahogrofy-dolznyh-poiavitsia-na-chastnyh-gruzovikah.html>

На ту же тему:

<https://www.autonews.ru/news/5f954a1b9a7947ab475302e9>

### **ГАЗЕТА.РУ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2020.23.10; СПАСТИ ПЕШЕХОДОВ: ВОДИТЕЛЕЙ ПРИТОРМОЗЯТ НА «ЗЕБРАХ»; СКОРОСТЬ ПРОЕЗДА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ МОГУТ ЗНАЧИТЕЛЬНО СНИЗИТЬ**

На российских дорогах могут появиться скоростные ограничения при проезде пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и других опасных зон, где есть риск сбить человека. Заказ на разработку соответствующей методики сделал **Минтранс** в НИИ Автомобильного транспорта, узнала «Газета.Ru». Скорость может быть снижена по европейскому образцу до порога выживаемости пешехода в ДТП – 30 км/ч. Правозащитники положительно оценили эту инициативу.

Проблема большого числа аварий с участием пешеходов была главной темой заседания правительственной комиссии по обеспечению дорожного движения под председательством **вице-преьера Марата Хуснуллина**. На заседании глава НИИ «Автомобильного транспорта» (НИИАТ) Алексей Васильков рассказал, что институт подготовил проект «Методических рекомендаций по установлению локальных и зональных ограничений скорости движения транспортных средств на участках сети дорог».

НИИАТ предоставил часть доклада Василькова на заседании, там в частности отмечается, что в местах вероятных «конфликтов пешеходных и транспортных потоков» предложено жестко регламентировать скорость транспорта. Причем снижать ее до безопасных значений для пешеходов, приводит слова Василькова **пресс-служба НИИАТ**.

К таким локальным участкам отнесены нерегулируемые одноуровневые пешеходные переходы, зоны около остановок общественного транспорта, а также участки сети дорог с плохой видимостью автомобилей, пешеходов и прочего.

В ведомстве не сообщили до какой именно величины может быть снижена скорость на пешеходных переходах и в других опасных местах, но сослались на международный опыт.

«При реализации европейского подхода, безопасной принято считать скорость, при которой вероятность наступления летального исхода или нанесения тяжких телесных повреждений пострадавшим при ДТП не превышает 10% – эта скорость 30 км/час.

Статистически подтверждено, что вероятность гибели пешехода при столкновении с транспортным средством увеличивается в восемь раз при повышении скорости наезда с 30 до 50 км/час»,

– рассказал Васильков.

Представитель института также отметил, что сейчас большой проблемой при обеспечении безопасности движения в местах пересечения транспортных и пешеходных потоков является так называемый «нештрафуемый интервал превышения максимальной скорости». А именно, в конкретном месте устанавливается скоростной лимит «порога переносимости потенциальных травм», который гарантирует выживание пешехода с 90-процентной вероятностью при аварии.

Однако водители сводят на нет эти усилия превышая скорость на 20 км/ч и более, полагают эксперты НИИ.

В связи с этим в институте полагают, что на некоторых опасных зонах можно и вовсе отменить «нештрафуемый порог» для водителей.

«Поэтому в отношении локальных участков улиц и дорог городских и сельских поселений, сочетающих движение уязвимых участников дорожного движения (пешеходов, велосипедистов) и движение транспортных средств, распространить

ограничение скорости 30 км/час, без превышения порога скорости 20 км/час», – сообщил представитель НИИАТ на заседании.

Тендерный заказ на разработку рекомендаций по локальным и зональным ограничениям скорости **Минтранс** разместил 9 сентября 2019 года со сроком исполнения до 31 декабря 2020 года, на сумму 14,6 млн рублей, следует из официальной документации портала госзакупок. **В Минтрансе подтвердили «Газете.Ru» подготовку документа, но отметили, что эту тему преждевременно обсуждать.**

**«Проект методических рекомендаций должен сначала пройти внутриведомственное согласование в Минтрансе России. После этого будет принято решение о целесообразности дальнейшей работы с документом и размещении его для общественного обсуждения. До этого момента комментировать конкретные положения проекта рекомендаций преждевременно»,** – сообщили в пресс-службе министерства.

На долю пешеходов приходится треть всех дорожных транспортных происшествий и около 5 тысяч погибших только в 2019 году, говорил на этом же заседании по безопасности дорожного движения глава ГИБДД России Михаил Черников. Он подчеркнул, что 917 смертельных случаев произошли на пешеходных переходах – в тех местах, где люди должны чувствовать себя в безопасности.

Власти не будут ставить ограничительные дорожные знаки на пешеходных переходах и остановках общественного транспорта, убежден автоэксперт и член общественного совета **Федерального дорожного агентства «Росавтодор»** Игорь Моржаретто.

«У каждого перехода и остановки столб не поставишь, я так понял, что будут специальными средствами ограничивать: ставить лежачих «полицейских», пешеходный светофор с кнопкой, дорожные камеры и прочее», – сказал Моржаретто.

По его мнению, нужно в целом снижать скорость движения в городах. К примеру, фактические 80 км/ч, с которыми движется поток транспорта в моменты свободного движения в Москве, Моржаретто считает опасным.

Скорость перед пешеходными дорожками и остановками транспорта нужно снижать, соглашается лидер «Движение автомобилистов России» Виктор Похмелкин.

Российские водители не имеют привычки притормаживать при проезде «зебры», а иногда даже прибавляют ход, отмечает он.

«Если эти ограничения будут сопровождаться дорожными знаками, то это правильная идея, и я ее всячески приветствую. К сожалению, у нас люди совсем не обращают внимание на переходы или к примеру посадку и высадку людей на остановке из трамвая. Бывает, что и пешеходы, велосипедисты, на самокатах люди выскакивают на переход, но это не повод их давить. Должна быть такая скорость, которая позволит минимизировать риски», – сказал «Газете.Ru» Похмелкин.

В НИИАТ на уточняющие вопросы «Газеты.Ru» не ответили, сославшись на конфиденциальность контракта с **Минтрансом**. В МВД России (курирует ГИБДД) сообщили, что взяли запрос в работу.

[https://www.gazeta.ru/auto/2020/10/22\\_a\\_13329565.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2020/10/22_a_13329565.shtml)

### **ОТР; СЕРГЕЙ АНИСИМОВ; 2020.23.10; ДУРАКИ И ДОРОГИ. ИЗБАВИТСЯ ЛИ РОССИЯ ОТ ВТОРОЙ БЕДЫ?**

По данным ГИБДД в прошлом году на дорогах страны произошло более 160 тысяч аварий и погибло почти 17 тысяч человек. Среди основных причин статистика указывает неправильный разъезд на перекрестках, выезд на встречную полосу и нарушение скоростного режима. Графы «ДТП из-за качества дорог» нет. Хотя, по мнению специалистов, не менее пятой части аварий происходит именно из-за плохого состояния автомобильных дорог.

Программа «Отражение» решила собрать мнение телезрителей и экспертов о современном состоянии этой проблемы в стране. Звонки и сообщения телезрителей показали, что определенная положительная динамика в последние годы наметилась. Например, телезритель, проживающий в районном центре Елизово на Камчатке, рассказал, что в этом году начали расширять федеральную дорогу до Петропавловска-Камчатского. А Валентина из Санкт-Петербурга отметила улучшение состояния дорог в Ленинградской области. Но она же сообщила, что в соседней Новгородской области дороги от райцентра до деревни, в которой живет ее мать, практически нет.

На этот момент обратил внимание участвовавший в программе **член общественного совета при Минтрансе России Кирилл Янков**. «С федеральными трассами проблем меньше всего. Процент федеральных трасс, находящихся в нормативном состоянии, наивысший. Чем ниже уровень, тем меньший процент дорог находится в нормативном состоянии», – подчеркнул он. При этом Янков убежден, что отсутствие средств не всегда является основной причиной, по которой власти регионов не успевают выполнять целевые показатели по **нацпроекту «Безопасные и качественные дороги»**.

Еще одна проблема, на которую предлагает обратить внимание Янков, содержание сети региональных и муниципальных дорог на малонаселенных территориях. К таким он отнес Новгородскую, Тверскую, Вологодскую, Архангельскую области. Там местным администрациям приходится все время решать проблему экономической целесообразности поддержания надлежащего качества дорог, ведущих в населенные пункты, в которых проживает всего несколько человек.

Отвечая на вопрос ведущих, какие способы борьбы с пресловутыми ямами он считает самыми эффективными, Янков назвал в первую очередь активность самих автомобилистов. «Надо сказать, что органы и дорожного хозяйства, и органы ГАИ, ГИБДД быстрее реагируют на то, что уже озвучено в интернет-пространстве, в медиа-пространстве. И надо чаще это показывать, и по телевизору это надо чаще показывать. Сейчас стали больше и быстрее на это реагировать», – убежден Янков. При этом он советует автомобилистам активно защищать свои права в суде.

О судебной практике по подобным делам ведущие поговорили с адвокатом, доцентом МГИМО Константином Трапаидзе. На его взгляд в нашей стране практика привлечения к ответственности дорожников за плохое состояние автомобильных трасс еще очень мало распространена. «Причины, по которым уголовные дела в отношении лиц, ответственных за надлежащее дорожное покрытие, не возбуждаются, являются сложными в доказывании причинно-следственной связи между действиями или бездействиями дорожников, назовем их таким общим словом, и наступившими последствиями в виде вреда здоровью или смерти потерпевших», – убежден Трапаидзе.

Особенно, по словам юриста, сложно доказать в суде, что действия водителя, приведшие к ДТП, были спровоцированы плохим состоянием дорожного полотна. Случаи с возникновением прямого ущерба, например, повреждение транспортного средства при попадании в дорожную яму, гораздо проще, и чаще заканчиваются в судах удовлетворением исков потерпевших.

Константин Трапаидзе дал совет всем автовладельцам. Если вы попали в ДТП, причиной которого стало плохое состояние дороги, обязательно укажите это в протоколе. И второе, зафиксируйте все это на фото или видео. Все это сыграет роль в судебном процессе.

Руководитель Федерации автовладельцев России Максим Едрышов согласен с тем, что положительная динамика в вопросе качества российских дорог все же существует. «Если вспомнить еще, что было на наших дорогах лет 10–15 назад, сейчас ситуация исправилась, и исправилась в лучшую сторону, причем так существенно», – убежден он.

Помочь решению проблемы качества региональных и муниципальных дорог, по мнению Едрышова, должен повсеместный переход на заключение «контрактов жизненного цикла». Такие контракты подразумевают, что подрядчик, строивший дорогу, берет на себя

обязательство в течение определенного периода времени содержать ее в нормативном состоянии. «Сейчас уже во многих регионах начали заключать такие контракты, и предприниматели на это идут. И тогда вот пропадает всякий смысл где-то не доложить асфальта. Потому что человек знает, что в течение 5 лет он будет отвечать за эту дорогу», – объяснил Едрышов.

Тем временем экспресс-опрос телезрителей, в ходе которого они отвечали на вопрос «Есть ли в их регионе качественные дороги?», дал отнюдь не благостный результат. Утвердительно на него ответили только 35 процентов респондентов.

<https://otr-online.ru/news/duraki-i-dorogi-izbavitsya-li-rossiya-ot-vtoroy-bedy-166149.html>

### **ВЕСТИ АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ; ТАТЬЯНА МИХАЙЛЕНКО; 2020.23.10; СТРОИТЕЛЬСТВО БЛАГОВЕЩЕНСКОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ЗЕЮ ИДЕТ ПО ПЛАНУ: ОТСТАВАНИЕ ОТ ГРАФИКА ЛИКВИДИРОВАНО**

Строители благовещенского моста через Зею ликвидировали отставание от графика. Для этого на площадке увеличили количество сотрудников. Сейчас на объекте задействовано полтысячи вахтовиков. Подрядчик уже начал бетонировать основания опор будущей переправы.

Через 2 года здесь откроют новый мост через Зею, а пока его строительство на стадии фундаментов. Одновременно работы ведутся на семи опорах из 26. С понижением температур используют спецтехнологии: над котлованом натягивают шатер, внутри которого тепло. Бетон заливают непрерывно сутки. Еще неделя уйдет на то, чтобы монолит застыл.

Работы на стройплощадке нового зейского моста ведутся круглосуточно. В том числе по укладке бетона в основание опор. В среднем для заливки фундамента одной конструкции необходимо около 350 кубометров материала. В связи с большими объемами на территории развернут собственный бетонный завод.

Соблюдение всех норм контролирует специальная комиссия из 18 человек. Задействована лаборатория.

«На всех этапах строительства, начиная от входного контроля (это качество материала, поставляемого на участок), операционный контроль (это именно отслеживание технологий и правильности проведения тех или иных видов комплексов работ) и приемочный контроль... Мы определяем прочность этой конструкции и возможность ее использования и нагружения», – рассказал Василий Фокин, руководитель группы строительного контроля.

На счету каждый день. Дождь и снег не помеха. Чтобы работы велись непрерывно, привлечены полтысячи специалистов. Половина – амурчане, остальные – вахтовики из центра страны. Из-за пандемии выход из рабочего городка закрыт.

«Все пребывающие в регион проходят обсервацию (это от недели до двух) и после прохождения тестирования допускаются на строительную площадку. Для жителей Амурской области этот порядок прохождения обсервации – 2-3 дня. В любом случае люди со справкой и с тестом приходят трудоустроиваться и дополнительные тесты делаем», – пояснил Эдуард Давыдов, руководитель подразделения компании-подрядчика.

С нового года рабочих станет втрое больше. В будущем здесь будет создана и транспортная развязка с разворотной петлей и подъездами к объектам промышленной зоны. Сдать мост в эксплуатацию обещают в конце 2022.

<https://gtrkamur.ru/news/2020/10/23/122690>

### **ВЕСТИ САРАТОВ; 2020.24.10; ВЫДЕЛЯТ ЛИ СРЕДСТВА ДЛЯ ОБНОВЛЕНИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА?**

Заложить в бюджете средства на обновление городского транспорта. С таким предложением Вячеслав Володин обратился к главе Минфина России Антону Силуанову. Спикер Государственной Думы предложил в случае получения дополнительных доходов бюджета направить их на модернизацию парка общественного транспорта в регионах. Ведь в субъектах средств на это зачастую не хватает. А те государственные программы, которые существуют, решить проблему комплексно не позволяют.

Глава Минфина поддержал предложение Вячеслава Володина.

Вячеслав Володин, Председатель Государственной Думы: «Речь идет о модернизации городского общественного транспорта. Регион не в состоянии сделать это самостоятельно, а та лизинговая программа, которая есть в рамках **Минтранса РФ**, рассчитана на очень ограниченное количество подвижного состава. Поэтому давайте, может быть, возьмем и в постановлении, которое будем принимать при рассмотрении бюджета, обозначим, что в случае получения дополнительных доходов правильным было бы часть этих доходов направить на обновление подвижного состава».

Антон Силуанов, министр финансов РФ: «Полностью поддерживаю ваше предложение. Считаю, что обновление подвижного состава городского транспорта это мера, которую почувствуют жители городов, жители районов, поселков. И это с одной стороны. И с другой стороны и поддержка промышленности».

В Саратове проблема обновления городского транспорта стоит остро. В этом году благодаря поддержке Вячеслава Володина городу передали 90 троллейбусов в связи с полным переходом Москвы на электробусы. Однако подвижной состав парка трамваев и автобусов необходимо менять. Многие машины на линии уже выработали свой ресурс.

<https://gtrk-saratov.ru/vydelyat-li-sredstva-dlya-obnovleniya-gorodskogo-transporta/>

### **РЕН ТВ; 2020.22.10; ЖИТЕЛЕЙ СПАЛЬНОГО РАЙОНА ЛИШИЛИ СНА, ПУСТИВ НАД ДОМАМИ САМОЛЕТЫ**

С новой силой сейчас разгорелся конфликт между строительными компаниями и операторами аэропортов. Спорят они – а страдают обычные жители, чьи дома находятся в микрорайонах рядом с авиагазаванями. Самолеты летают прямо над крышами. От круглосуточного гула просто невозможно спрятаться. У некоторых едва выдерживают стекла. В теории за такое положены компенсации, но платить никто не хочет.

Гул авиадвигателей и нечем дышать, дрожат стекла – можно до бесконечности перечислять проблемы, с которыми столкнулись жители небольшой деревни в Подмоскowie. Квартиру здесь Юлия выбирала по нескольким причинам. Первая – экология: рядом озеро и лес. Вторая – тишина: подальше от шума большого города. Но за последние пару лет все кардинально изменилось.

«Очень мало было самолетов, и они дальше летали. А сейчас они летают практически над нами, очень низко. И как бы и детям спать не дают, и шумно очень, шумно!» – говорит Юлия Сочинева.

Аэропорт Шереметьево вроде бы и далеко, но это не спасает. Наглядная иллюстрация того, каково это жить по соседству с самолетами. Сейчас низкая облачность, но техника все равно пролетает практически над домами. До взлетно-посадочной полосы отсюда примерно 15-20 километров. Но и этого расстояния достаточно, чтобы понять: соседствовать с подобным практически невозможно. Когда изменили схему полетов над этим районом, ответить никто не может. И никто не спешит брать ответственность за очевидное ухудшение жизни. В аэропортах говорят, это застройщик виноват, мол, незачем было строить дома на приаэродромных территориях.

«В законодательстве закреплено, что строительство в пределах ПАТ подлежит обязательному согласованию. В том числе до установления ПАТ действует переходный



режим, во время которого требуется обязательное согласование с Росавиацией», – говорит пресс-секретарь аэропорта Домодедово Александр Власов.

Но как согласовать, если зоны размыты? Главная, ключевая седьмая подзона на карте так и не отображена и, возможно, не появится раньше 2025 года, так как существующий законопроект предлагает длительную отсрочку. Выходит, строить можно и летать можно, а страдают обычные люди.

«Наши города подошли непосредственно к аэропорту. Появляется потребность четко остановить эту застройку, в противном случае просто жилые здания насядут на аэропорты», – говорит заслуженный строитель России Азарий Лапидус.

Вот и в **Минтрансе** как бы намекают: строительство никто не запрещает, но за ухудшение качества жизни будет отвечать застройщик, пока не определят четкие границы той самой седьмой подзоны вокруг российских аэропортов. Согласно санитарно-эпидемиологическому законодательству, за шум в зданиях и сооружениях, а также на прилегающих территориях отвечают застройщик или эксплуатант таких зданий и сооружений. Законодательство о приаэродромных территориях предусматривает ответственность операторов аэродромов только за вновь устанавливаемые ограничения.

Строители с этим не согласны. К примеру, дома, где живет наша героиня Юлия, раньше самолеты облетали стороной. Сейчас же пролетают над крышами. И таких резких изменений никто не ожидал.

«Если на этой территории проживание нормальное людей невозможно, значит, должно быть расселение с выкупом этих земельных участков. Процедуры те, которые предусмотрены в земельном кодексе, в жилищном кодексе. Это все решаемо. Вопрос только в том, кто будет платить за эти процедуры и в каком порядке», – говорит юрист Родион Юрьев.

Впрочем, процедура эта непростая. Сперва жильцы должны за свой счет провести ряд экспертиз и доказать через суд, что жить здесь невозможно. На это может уйти не один год. Поэтому для многих проще не замечать дискомфорт и жить как есть.

<https://ren.tv/news/v-rossii/763560-zhitelei-spalnogo-raiona-lishili-sna-pustiv-nad-domami-samolety>

### **ТАСС; 2020.23.10; ОПРЕДЕЛЕН ПОДРЯДЧИК СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО ТЕРМИНАЛА КРУПНЕЙШЕГО АЭРОПОРТА НА ЯМАЛЕ**

Подрядчиком строительства нового пассажирского терминала аэропорта Нового Уренгоя – крупнейшего в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО), стала компания ООО «Лимакмаращстрой» (Limak Marash). Об этом сообщили в **пресс-службе** аэропорта в пятницу.

«Договор генерального подряда на строительство пассажирского терминала в аэропорту Новый Уренгой (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») с объектами сопутствующей и инженерной инфраструктуры будет заключен с компанией ООО «Лимакмаращстрой» (Limak Marash). Именно эта строительная организация признана победителем конкурса, объявленного УК «Аэропорты Регионов» в марте текущего года», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** отметили, что выбор проходил в два этапа. На этапе сбора коммерческих предложений в закупочную комиссию поступило четыре оферты – от трех турецких строительных компаний, имеющих представительства в России, и одной российской. Основной этап отбора проходил в формате конкурентных переговоров, которые начались в августе 2020 года. По итогам предварительного отбора до основного этапа были допущены три компании.

«Проект масштабной реконструкции аэропорта Новый Уренгой холдинг «Аэропорты Регионов» ведет в рамках заключенного в марте 2018 года с правительством ЯНАО

концессионного соглашения. Новый пассажирский терминал крупнейшего авиаузла Ямала площадью 18 тыс. кв. м будет оснащен тремя телескопическими трапами и 12 стойками регистрации. Его пропускная способность составит 840 пассажиров в час и 1,45 млн пассажиров в год», – уточнили в **пресс-службе**.

Отличительной особенностью аэровокзального комплекса станет теплый бас-гейт (тоннель для автобусов), расположенный в самом терминале и предназначенный для посадки и высадки пассажиров в перронные автобусы в закрытом помещении, что особенно актуально для суровых погодных условий Крайнего Севера. На привокзальной площади перед новым терминалом планируется обустройство краткосрочной и долгосрочной парковок вместимостью не менее 150 машино-мест каждая.

Проект строительства нового пассажирского терминала аэропорта Новый Уренгой в начале 2020 года получил положительное заключение Главгосэкспертизы. Участок под строительство здания расположен с восточной стороны здания существующего аэровокзала. Мастер-план развития аэропорта предусматривает возможность в будущем увеличить площадь терминала и создать сектор для обслуживания международных рейсов.

<https://tass.ru/ekonomika/9796339>

### **БИЗНЕС ONLINE; 2020.23.10; «НЕПОЗИТИВНЫЕ» ЛЮДИ – ПРОЕКТАНТУ М12: «МОСТ ЧЕРЕЗ КЗЫЛ БАЙРАК РЕАЛЕН И КОРОЧЕ!»**

Вариант местных жителей дороже на 24%, рядом нефтепроводы, а еще придется резать охраняемые Лабышкинские горы, объяснялись петербуржцы

«Пока мы едем к вам, землю из зоны сельхозназначения переводят в ИЖС!» – рассказал представитель проектанта автобана Москва – Казань на встрече с противниками трассы о том, как владельцы капитализируют свои земли в Лаишевском районе. «Окно» уже закрыл кабмин РТ, отправив в резерв почти 1 тыс. участков. Глава минтранса обещает несогласным с автобаном «загибчики» по 50 м туда или сюда, но противники М12 стоят на своем. Аргументы властей, жителей и проектантов – в репортаже «БИЗНЕС Online».

**«ПОЧЕМУ ДОРОГУ МАГНИТИТ К НАСЕЛЕННЫМ ПУНКТАМ?»**

Накануне в Госсовете РТ больше двух часов шел первый круглый стол по строительству автобана Москва – Казань, на котором проектанты и власти РТ отвечали на многочисленные вопросы противников прокладки автотрассы у деревни Орел и других населенных пунктов Лаишевского района, в которых проживают 10 тыс. человек. Модератором выступил глава комитета парламента РТ по жилищной политике и инфраструктурному развитию Александр Тыгин.

«Почему дорогу магнитит к населенным пунктам?» – спросила одной из первых житель села Тарлаши Жанна Белицкая и попросила объяснить, почему дорогу проложили ближе к селу, а не по свободным землям сельхозназначения, которые можно обменять на другие участки.

Главный инженер проекта АО «Институт „Гипростроймост Санкт-Петербург“» Андрей Резвяков объяснил, что с технико-экономической точки зрения дорогу проложили с минимальным изъятием по рыночной цене.

«Но в Сапуголи, Пиголи трасса проходит по землям ИЖС», – возразила другая участница встречи. Резвяков рассказал, что на момент подготовки трассировки эти участки были сельхозназначения. «Пока мы едем к вам, землю из зоны сельхозназначения переводят в ИЖС», – ответил главный инженер.

Андрей Резвяков объяснил, что с технико-экономической точки зрения дорогу проложили с минимальным изъятием по рыночной цене. Андрей Резвяков объяснил, что с технико-экономической точки зрения дорогу проложили с минимальным изъятием по рыночной цене

«Сделки есть, спекулянтов много, купили, и начались проблемы», – сказал Тыгин. Остановить это должно решение кабмина РТ, который на минувшей неделе зарезервировал около 1 тыс. земельных участков под автобан – это должно остановить сделки по купле-продаже, запретить выдачу новых разрешений на строительство, а также перезонирования.

Жители обратили внимание на то, что зарезервировали поля, небольшие участки в коттеджных поселках даже за пределами трассировки. «Для чего конкретно резервируются эти участки?» – интересовались на встрече, но у присутствующих чиновников ответа на такой вопрос не было, а представителя минземимущества на круглом столе не оказалось. Тыгин предложил взять данную тему в работу.

Напомним, в начале октября жители Лаишевского района провели в Казани митинг «За перенос трассы М12 от наших домов», неделю назад в РТ создали рабочую группу, которую возглавил **министр транспорта** и дорожного хозяйства РТ Фарит Ханифов, а заместителем стал председатель инициативной группы из протестующей деревни Орел Дмитрий Дементьев. Требование людей, которых председатель правления госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко назвал «непозитивными», неизменно – трассу нужно отодвинуть от населенных пунктов из-за будущего шума, вырубки леса, ухудшения экологии. О том, в каком коридоре хотят «прорубить» М12, «БИЗНЕС Online» подробно писал ранее.

**«МЫ ЭТОЙ ВЫЕМКОЙ ВСЕ ЛАБЫШКИНСКИЕ ГОРЫ, КОНЕЧНО, НЕ СРЕЖЕМ, НО ЗАДЕНЕМ»**

Следом Резвяков представил три варианта трассировки дороги: первый – с мостом у деревни Гребени (70,3 км, утвержденный коридор), второй – с мостом у деревни Кзыл Байрак (65,7 км) и третий, предложенный жителями, – длиной 69,5 км и с мостом ниже деревни Кзыл Байрак.

«Мостовой переход – один из критериев, по которому укладывалась трассировка. Мы были ограничены в поиске конкретных мест пересечения Волги», – сказал Резвяков, добавив, что ситуацию осложняет плотная застройка правого и левого берега, ширина реки.

Второй вариант, который изначально был основным, отметили по причине близости к двум нефтепроводам диаметрами 530 и 1,2 тыс. миллиметров. Автодороги желательно располагать минимум за 0,5 км от взрывоопасных труб, объяснял главный инженер проекта. Сдержало также наличие особо охраняемых природных территорий (ООПТ) «Лесной ключ», «Лабышские горы», да и в целом Волгу поставили в 2019 году под охрану, создав ООПТ «Волжские просторы». Предложенный жителями вариант хоть и ниже Кзыл Байрака, но все равно врезается в Лабышские горы и тоже близок к нефтепроводу.

«Мост через Кзыл Байрак реален и короче! Каковы конкретные обоснования?» – спросила житель деревни Тургай Карина Нигматуллина.

«В районе Кзыл Байрака выемка порядка 75 метров! – ответил Резвяков. – Если идти по всем нормативам – делать полки, чтобы грунт не осыпался, – то наверху полное раскрытие выемки составит 250 метров. Мы ею все Лабышские горы, конечно, не срежем, но заденем. В районе Гребени выемка 45 метров, средняя высота моста плюс-минус одинаковая. Если уменьшить выемку, то увеличится высота опор моста, что влечет к удорожанию проекта».

Какой из вариантов дороже или дешевле? Если взять за 100% первый вариант, то второй дороже на 15%, а третий – на 24%. «А мы ведь просили конкретный технико-экономический анализ», – добавил житель деревни Каипы Александр Блохин.

**О ВЫРУБКЕ 94 ГА, СОЦПРОСЕ ЖИТЕЛЕЙ ПО СТРОЙКЕ М12 И 50 М ТУДА ИЛИ СЮДА**

Из плюсов дороги в районе деревне Гребени – она проходит по территории одного ООПТ «Волжские просторы», а не трех, там нужно 29 искусственных сооружений вместо 32 в районе Кзыл Байрака, а трасса совмещена с южным обходом Казани. «Связи, которые есть на данный момент, не будут прерваны, предусмотрено строительство четырех экодучков, 7 проездов сельхозтехники», – перечислял Резвяков.

Правда, придется пожертвовать деревьями – по предварительным оценкам, под снос пойдет 94 га леса. «Экологические нормы настолько строгие, что мы будем обязаны пройти экспертизу в том числе по лесу. По опыту, будет посчитано каждое дерево, определены компенсационные выплаты и посадки», – говорил главный инженер проекта. Первый **замминистра** лесного хозяйства РТ Ильгизар Зарипов добавил, что поиск мест для высадки уже начали.

«Как жителям, которые живут в Орле, компенсируют зеленые насаждения, если их посадить больше нигде? Где их компенсируют?» – спросила Белицкая.

По закону компенсацию можно провести где угодно в границах субъекта, объяснил Зарипов, но жителям пойдут навстречу и подыщут пустующие участки в Лаишевском районе. Это подтвердил и присутствующий на встрече глава района Ильдус Зарипов.

«Нас не устраивает створ дороги в предложенном варианте! – проговорил житель поселка Троицкий Руслан Казаков. – Как вообще это жителям 30 поселков?»

Тыгин взял слово и предложил социологическое исследование. «Идеальная форма – это опрос, если он вам нужен, – продолжал глава комитета Госсовета. – Кому-то захочется иметь работу на новой заправке. Не только вы правы, там тоже люди есть, у них свое мнение». Впрочем, глава района не сказал ни да, ни нет соцопросу.

В целом жители остались недовольны обсуждением. «Я не знаю, почему показали один вариант, у нас было пять вариантов прохождения трассы на большом удалении от населенных пунктов. Мы не получили ни одного сравнения. Наша задача – чтобы трасса прошла там, где нет жилой застройки», – подвел итог встречи Дементьев.

«Мы начали изыскания, которые должны показать правильность прохождения трассы, – сказал в завершение встречи **глава минтранса** РТ, рассчитывая на продолжение сотрудничества. – Вот эти „загибчики“: 50 метров туда, 50 метров сюда. Если технология позволит, будем на это реагировать».

<https://www.business-gazeta.ru/article/485602>

### **ТАСС; 2020.23.10; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ОПРОБОВАЛИ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ УКЛАДКИ АСФАЛЬТА**

Подрядчики в Камчатском крае и Приамурье в 2020 году применили новые методики укладки асфальта, которые увеличат срок службы покрытия. Ремонт проходил по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**, сообщили ТАСС региональные власти.

«В рамках национального проекта **БКАД** в 2020 году на Камчатке проведены работы на восьми дорожных объектах, семь из которых расположены в Петропавловске-Камчатском. В этом сезоне мы впервые укладывали асфальтобетон, произведенный по методике «суперпейв» – это технология, при которой материалы для строительства подбираются с учетом климатических особенностей региона», – рассказал начальник отдела дорожного хозяйства краевого **министерства транспорта** и дорожного строительства Михаил Передерий.

Новая методика хорошо подходит для дорог с повышенными эксплуатационными характеристиками, что актуально для сурового климата Камчатки. Применение технологии «суперпейв» позволяет получить покрытие, устойчивое к образованию колеи, трещин и разрушению. Это достигается за счет специальных способов проектирования состава асфальтобетона и испытаний исходных компонентов.

Собеседник агентства добавил, что ремонт восьми магистралей в Камчатском крае, которые вошли в **нацпроект** в 2020 году, завершен в срок. Власти направили на это более 600 млн рублей из средств федерального и краевого бюджетов. В том числе отремонтировано 8 км дороги регионального значения Петропавловск-Камчатский – Мильково, которую многие туристические компании используют для организации сплавов, походов и туров выходного дня.

Другие технологии

В Благовещенске для сохранения дорожного покрытия подрядчики применили другую технологию – «сларри сил». Ее особенность состоит в нанесении эмульсионно-минеральной смеси, которая не дает влаге проникать в глубину дорожной одежды, сообщила **пресс-служба** Министерства дорожного хозяйства транспорта и дорожного хозяйства Амурской области.

В целом в Амурской области работы по **нацпроекту** за 2020 году завершены на 85%, укладка асфальтобетона закончена на 90%. Из 20 объектов, которые должны быть сданы в текущем году, работы окончены на шести. На остальных участках подрядчики готовятся к приемочной кампании, завершиться она должна 31 октября.

«В 2020 году акцент сделан на участки, ведущие к социально значимым объектам – школам, детским садам и больницам. Особое внимание при реализации **нацпроекта** уделяется доступности объектов дорожной инфраструктуры для людей с ограниченными возможностями здоровья», – сказал **министр транспорта** и дорожного хозяйства Приамурья Александр Зеленин.

В Бурятии дорожные службы несколько лет практикуют ремонт по технологии холодного ресайклинга, при которой старое и разрушенное дорожное покрытие фрезеруется, измельчается и стабилизируется комплексными добавками органических и минеральных вяжущих материалов. В регионе по **нацпроекту БКАД** в 2020 году отремонтируют 46 объектов общей протяженностью более 118 км, на эти цели республике выделили 3 млрд рублей.

Процент исполнения

В целом по Дальнему Востоку исполнение планов **БКАД** за 2020 год превышает 80%. Так, в **Минтрансе** Приморского края ТАСС сообщили, что **нацпроект** выполнен примерно на 90%. «Сейчас работы идут в основном во Владивостокской агломерации – во Владивостоке, Артеме, Шкотово, Надеждинском районе. Кроме того, осталось завершить работы на участке дороги Раздольное – Хасан», – рассказали в ведомстве.

В министерстве отметили, что сильные дожди и паводки в августе и сентябре не повлияли на сроки работ. Всего на 2020 год при реализации **БКАД** в нормативное состояние было запланировано привести около 84 км дорожной сети региона. Общий объем финансирования за год составил более 1,7 млрд рублей. На торгах власти сэкономили больше 40 млн рублей, которые пойдут на ликвидацию порядка 20 мест концентрации ДТП.

В Забайкалье **нацпроект** за 2020 год исполнен на 85%, рассказали ТАСС в **пресс-службе** краевого Минстроя. «Полностью завершился ремонт на подъезде к поселку Дарасун протяженностью 4 км, 10 км на дороге Ивановка – Александровский Завод – Борзя в Борзинском районе, 11 км дороги Могойтуй – Сретенск – Олочи в Шилкинском районе. Также завершены работы на двух участках дороги Бырка – Акша общей протяженностью более 20 км», – рассказал **замминистра** строительства, дорожного хозяйства и транспорта региона Сергей Кривошеков.

Всего в Забайкальском крае до конца года должно быть сдано более 140 км региональных дорог, а также 37 км в Чите, где подрядчики уже завершили асфальтирование улиц.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9797983>

### **ТАСС; 2020.23.10; В ЯКУТИИ ОТКРЫЛАСЬ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА, КОТОРАЯ СТРОИЛАСЬ БОЛЕЕ 20 ЛЕТ**

Открытие автомобильной дороги «Кобяй» состоялось в пятницу в Якутии, сообщил глава региона Айсен Николаев на своей официальной странице во «ВКонтакте». Строительство дороги длилось более 20 лет и завершено благодаря национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«Сегодня в Якутии произошло поистине историческое событие – открылась долгожданная автомобильная дорога «Кобяй». <...> Долгое время строительство то возобновлялось, то затухало. В 2018 году я поставил задачу – в 2020 году завершить строительство этой дороги, и сегодня она выполнена», – сообщил Николаев.

Новая автомобильная дорога регионального значения «Кобяй» с песчано-гравийным покрытием обеспечит круглогодичный проезд между Кобяйским и Горным районами республики, также с центральной частью Якутии с выходом на федеральную дорогу «Вилуй». История строительства автодороги «Кобяй» насчитывает 24 года.

«Открытие в этом году круглогодичной дороги «Кобяй» для нашего управления является главным событием. Строительство автодороги началось в 1996 году, когда Управление автодорог Якутии стало заказчиком работ. Самый крупный скачок по работам был выполнен по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 и 2020 годах, где было построено порядка 40 км и освоено более 600 млн рублей. Всего нами принято в эксплуатацию 133 км и три мостовых перехода через реки общей протяженностью более 200 погонных метров», – сообщил ТАСС генеральный директор Управления автомобильных дорог Республики Саха (Якутия) Семен Филиппов.

Круглогодичный проезд дороги «Кобяй» начинается в Горном районе в селе Асыма от федеральной автодороги «Вилуй» и далее следует по селам Кюерелях и Бясь-Кюель, затем – в село Кобяй Кобяйского района. «Ранее путь от Якутска до села Кобяй составлял сутки и более, сейчас после открытия дороги время в пути сократилось до четырех-пяти часов», – сказал Филиппов. По его словам, основным препятствием для жителей было отсутствие мостового перехода через реку Тюгене. Зимой через реку пролегал автозимники, летом же преодолеть расстояние «практически было невозможно». В этом году мостовой переход длиной в 107 погонных метров через Тюгене благодаря национальному проекту был построен.

«При этом было много технических и технологических вопросов, которые надо было решить. Дорога характерна болотистой местностью, и конструктивно-технологические решения принимались от типа местности по условиям увлажненности и степени просадочности грунтов в основании насыпи земляного полотна. По технологии строительства отсыпка производилась в зимнее время, в летнее время проходила просушка грунта. Также были использованы современные технологии для удерживания слабых грунтов, особенно в местах подтопления озер, болот и затопляемых лугов», – добавил Филиппов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9797369>

### **КУЗБАСС ПЕРВЫЙ; 2020.23.10; В КУЗБАСС ПО НАЦПРОЕКТУ ПОСТУПИЛИ 25 НОВЫХ ЭКОЛОГИЧНЫХ АВТОБУСОВ**

Низкопольные НЕФАЗы большой вместимости поступили благодаря национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, стоимость контракта составила более 153 млн рублей. Транспорт будет использоваться на магистральных маршрутах города.

«В Кузбассе в этом году отремонтировали почти 400 км автодорог, в том числе 170 км – по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Участие в этой программе позволяет региону комплексно подходить к благоустройству: по отремонтированным улицам и трассам начинает курсировать новый комфортабельный и

экологичный транспорт. Всего по итогам 2020 года в регион поступит 746 новых автобусов, а к 300-летию региона автопарк общественного транспорта обновится на 60%», — отметил губернатор Кузбасса Сергей Цивилев.

Автобусы соответствуют современным требованиям безопасности и комфортности. Вместимость каждого НЕФАЗа – 80 человек, салон оборудован шумоизоляцией, встроена система контроля состояния водителя, что обеспечивает дополнительную безопасность пассажиров. В автобусах есть откидная платформа для подъема и спуска коляски, внутри предусмотрена зона для ее крепления. Автобусы оформлены в фирменном стиле **нацпроекта**.

Со 2 ноября новый пассажирский транспорт приступит к работе: 15 единиц техники будут задействованы на маршруте №23 (диспетчерский пункт «Северный» — железнодорожный вокзал), 10 единиц — на маршруте № 27 (диспетчерский пункт Комсомольский — улица Кирова). Таким образом, жители Рудничного и Ленинского районов Кемерова будут добираться до центра города по улицам, отремонтированным в этом году по **нацпроекту** – проспектам Шахтеров, Комсомольскому, Химиков.

Напомним, в 2020 году **Минтранс РФ** в рамках проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» ввел программу содействия обновлению пассажирского транспорта в регионах. Кузбасс вошел в число первых 12 субъектов — участников. В 2021 году программа будет продолжена: в ее рамках в Новокузнецк поступит 29 троллейбусов. Федеральная поддержка осуществляется с применением механизма лизинга: перевозчикам предоставляется право приобретения транспортных средств со скидкой 60% от стоимости. На эти цели из федерального бюджета направят 20 млрд рублей — по 4 млрд в каждой год действия программы. Также будет привлечено финансирование в объеме не менее 13 млрд рублей со стороны Государственной транспортной лизинговой компании.

<https://kuzbass1.ru/news/75551>

<https://www.10kanal.ru/news/society/transport/174759.html>

<https://vashgorod.ru/kemerovo/news/1137796>

<https://gazeta.a42.ru/lenta/news/95226-kemerovo-poluchil-25-novykh-ekologichnykh-avtobusov>

<https://vashgorod.ru/kemerovo/news/1137950>

### **КОНКУРЕНТ; 2020.23.10; ВИКТОР СВЯЧЕНОВСКИЙ: «НИКТО НЕ ХОЧЕТ ПЕРЕДЕЛЫВАТЬ ДОРОГИ ЗА СОБСТВЕННЫЙ СЧЕТ»**

Несмотря на обильные осадки, дорожники Приморья не только справились с последствиями тайфунов, но и планируют капитально отремонтировать в нынешнем году около 200 км краевых дорог – втрое больше, чем в 2019-м. **Министр транспорта и дорожного хозяйства региона Виктор Свяченковский** рассказал про текущие проблемы и планы отрасли.

– Виктор Юрьевич, губернатор Приморья Олег Кожемяко некоторое время назад указывал, что Приморскому краю не хватает крупных предприятий с хорошими производственными мощностями, чтобы качественно и вовремя выполнять весь объем дорожного строительства и ремонта. Какова ситуация сейчас?

– Объем выполняемого, как известно, определяет потребности в исполнителях. Несколько лет назад работы для дорожников было немного, отсутствовало поле для развития компаний, которые не расширялись. Но за 2019–2020 гг. дорожная отрасль в Приморье заметно усилилась. Растут мощности АО «Примавтодор», в модернизацию которого вкладываются в том числе бюджетные средства, закупается новая техника. Также среди лидеров – компания АО «СПЕЦСУ», она расширилась мостовым подразделением, модернизирует производство, укомплектовывает штат специалистами.

В ДФО закрепилась московская фирма «Трансстроймеханизация», которая создала на Дальнем Востоке филиал и успешно работает на больших дорожных стройках,

аэропортовых объектах. Например, компания выполняет строительство объездной трассы Артем – Находка – порт Восточный, участвовала в ремонте старой трассы на Находку.

Мы не исключаем приход новых компаний, в том числе федеральных. Многие проекты требуют высокой квалификации и оснащения, не всегда их могут реализовать местные. Стоящие перед министерством задачи, безусловно, будем исполнять.

– Как обстоят дела с ремонтом дороги на Находку? Он был почти завершен, но почему-то осталось несколько коротких проблемных отрезков...

– Таких участков шесть, все они вошли в программу реконструкции мостов либо путепроводов. Возведение мостовых сооружений на этой трассе запланировано на будущий год, осенью на всей трассе будет комфортный проезд. Если отремонтировать отрезки сейчас, то в 2021-м их придется разрушать, что экономически необоснованно и необъяснимо.

Что касается плана реконструкции старой дороги на Находку в нынешнем году: да, он почти выполнен, осталось нанести разметку. Трассу ремонтировали несколько подрядчиков, сейчас идет приемка.

– В процессе приемки дорожного ремонта бывает так, что подрядчика заставляют переделывать работу?

– В нынешнем году при проверке качества ремонта дороги Находка – Лазо – Ольга – Кавалерово в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» (**БКАД**) были выявлены некачественные работы на 1,7 км. В итоге подрядчику пришлось перекрывать верхний слой дороги за свой счет. На некоторых других объектах были небольшие замечания, которые подрядчиками закрывались в рабочем порядке.

К проверке качества подходим очень серьезно, этим занимается специальная структура – краевое учреждение «Примуправтодор». Мы сильнее углубились в контроль, специалисты стали больше заниматься выездами, инструментальными измерениями, лабораторными испытаниями. Сами подрядные организации стали работать качественней: никто не хочет переделывать дороги за собственный счет.

Приемка дороги – это процесс из нескольких этапов. Сначала во время ремонта берутся пробы покрытия, их исследует лаборатория в Уссурийске. Далее, когда дорога готова, на место выезжает еще одна, дорожная, лаборатория – производятся замеры параметров. Гарантия на дорожные работы начинает действовать только после подписания акта приемки.

– Сколько всего километров дорог запланировано отремонтировать в крае в нынешнем году?

– В целом, если считать все, что будет отремонтировано по краевой программе «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2020–2027 гг., по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», по программе развития центров экономического роста, – около 200 км региональных дорог. А это в три раза больше, чем в 2019 г., когда удалось восстановить 60 км.

На сегодняшний день по **БКАД** работы выполнены на 80%, идет приемка дорог, устранение замечаний; по центрам экономроста асфальтобетонные работы практически закончены. Но окончательные итоги подводить рано – сезон дорожного ремонта еще не окончен, продлится приблизительно до середины ноября. Сейчас технологии и материалы в области асфальтобетонного покрытия позволяют вести работы при понижении температур до минус 10.

– Подведомственное правительству края предприятие, АО «Примавтодор», по состоянию на 15 октября отремонтировало 70% дорог, включенных в план. Насколько известно, как всегда во время ЧС, значительные силы предприятия были направлены на ликвидацию последствий.

– Летом в Приморье прошли сразу три тайфуна – пострадало 36 км дорог, разрушено 19 искусственных сооружений. Дефектовка показала, что сумма ущерба составила более 197



млн рублей. Специалисты «Примавтодора» везде в кратчайшие сроки установили временные объезды аварийных дорог, водопропускные трубы.

С 15 октября в крае работает совместная дефектовочная комиссия, куда вошли представители **Минтранса**. Комиссия будет проводить оценку разрушений, участвовать в составлении заявки на финансирование восстановительных работ из резервного фонда Правительства РФ.

Тем временем «Примавтодор» продолжает устранять повреждения. Идет закупка водопропускных труб, в том числе и быстровозводимых конструкций корейского производства. В основном они будут установлены в Ханкайском районе, который больше всего пострадал. Уже начата выдача помощи муниципальным образованиям из резервного фонда правительства Приморья.

Дополнительные средства на ремонт дорог получили наиболее пострадавшие районы: Хасанский, Кавалеровский, Ханкайский. Собираемся продолжить восстановление до нормативного состояния при федеральной поддержке, большинство работ запланировано провести в следующем году. Задача на сейчас – обеспечить проезжее состояние дорог с безопасными дорожными условиями.

Параллельно «Примавтодор» ремонтирует дороги в Кировском, Партизанском районах, Чугуевском муниципальном округе. Всего в этом году дорожники предприятия приведут в порядок около 35 км дорог. Есть 64 муниципальных контракта, которые выполнены более чем на 85%.

– В какие сроки планируется восстановить дорогу на границе Михайловского и Хорольского районов?

– Стоимость работ оценили в 640 млн рублей. В этом году «Примавтодор» выбрал пучины и засыпает скальным грунтом участки на площади 20 тыс. кв. м. Доведение до нормативного состояния дороги планируется в будущем году. Пока по ней ограничили проезд большегрузных автомобилей.

– Разрушение многих участков дорог связано с вопросами налаживания качественного водоотведения. Как министерство участвует в этом процессе?

– Что касается водоотведения, то это вопрос комплексный, не все зависит от нас. Требуется широкий список мероприятий: расчистка и регулирование русел рек, защита населенных пунктов. Любая новая дамба меняет поверхностный сток, что может негативно повлиять, в частности, на строящиеся дороги. Многие трассы делались еще в 1940–1960 гг., с учетом тогдашнего уровня механизации, с минимальными насыпями. Где-то дороги переливные – с расчетом на то, что при обильных осадках вода переливалась бы через дорогу.

В нынешнем году было затоплено немало участков, иногда протяженных, но дороги не были разрушены – потребовалась только небольшая подсыпка. К реконструкции таких участков (на перспективу она, конечно, рассматривается) нужна серьезная подготовка, чтобы не затопить близлежащие населенные пункты.

– Не раз говорилось о том, что нормативы, которые закладываются на содержание региональных дорог, существенно меньше существующей потребности. Как решается вопрос?

– Такая проблема имеется. Очевидна сохраняющаяся разница в нормативах для дорог регионального значения и для федеральных трасс – примерно в 3,5 раза. Губернатор Приморья поднимал этот вопрос, и в нынешнем году финансирование работ по содержанию краевых дорог увеличили вдвое – с 2 до 4 млрд рублей. Проезжая по муниципалитетам, мы общались с администрациями, местными жителями. Много, конечно, нареканий, но люди обратили внимание, что ямочного ремонта проведено значительно больше, чем в 2019 г.

Пока речь идет об увеличении реального финансирования до нормативного. Ведь сеть региональных дорог весьма значительная – 6767 км. Нам хотелось бы региональную

норму привести к федеральной, чтобы продлить срок их службы. Здесь говорим не просто об увеличении стоимости (она не выше уровня инфляции), а о расширении перечня работ по содержанию, охране, освещению, безопасности.

– В Приморье действует специальная программа по ремонту мостовых переходов. Как она осуществляется?

– В нынешнем году начнется реконструкция шести мостовых переходов в районе Фокино, на автомобильной дороге Артем – Находка – порт Восточный.

Сейчас проходят конкурсные процедуры по отбору подрядчиков на строительство мостов на 86-м, 95-м, 96-м, 99-м километрах трассы, которые завершатся до конца октября. По двум мостам – на 89-м и 91-м километрах – уже определена подрядная организация, которая приступает к работам.

В то же время строятся новые мосты через реку Тихую в Анучинском округе, через реку Сахарную в Большом Камне.

Ведутся торги по определению подрядчика на реконструкцию мостов на трассе Находка – Лазо – Ольга – Кавалерово через реки Партизанская, Зеркальная, Водопадная, Арзамазовка. Это будут достаточно протяженные металлические пролетные строения, сроком их сдачи определен 2022 г.

– Краевое правительство, муниципалитеты и дорожники тесно вовлечены в реализацию национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Ремонт каких трасс в рамках **БКАД** начнется в следующем году?

– Это восемь дорог регионального и межмуниципального значения протяженностью почти 60 км: Шкотово – Партизанск (0–12,7 км); Штыково – Ивановка – Реттиховка (0–13,5 км, шесть участков); Владивосток – Находка – Суражевка – Кролевец (0–3,5 км); Раздольное – Хасан (86–114 км, два участка); Краскино – госграница (3,9–13 км, шесть участков); Лазо – Заповедный (0–2 км); Екатериновка – Новая Сила (4–14 км); Осиновка – Рудная Пристань (106–110 км); Уссурийск – Раковка – Осиновка (9,4–13 км).

Сейчас готовится проектно-сметная документация по этим объектам, намечено уже в этом году провести торги по отбору подрядчиков.

Отмечу, что дорожные объекты внутри Владивостокской агломерации (Владивосток, Артем, Шкотовский и Надеждинский районы) будут определены с учетом мнения жителей.

– По какой причине задержалось строительство новой скоростной трассы Артем – Находка – порт Восточный?

– Проект, созданный в 2013–2014 гг., пришлось корректировать. Технологии дорожного строительства оказались неприменимыми к зонам морского побережья. Понадобилась повторная госэкспертиза, которая несколько затянулась в условиях коронавируса. Тем не менее технические условия получены, мы приступили к работам по новому проекту.

Это сложный и дорогостоящий проект, который частично уже реализован. Но необходимо построить еще 105 км трассы, включая несколько мостов и развязок, два тоннеля. Всего на достройку, по подсчетам, потребуется 227 млрд рублей. Тем не менее дорога существенно приблизит Находку к краевому центру, она нужна краю. Правительство Приморья ведет работу по привлечению инвестиций в этот проект.

– Что известно по поводу проекта Владивостокской кольцевой автодороги, когда этот известный проект станет обретать реальность?

– ВКАД обсуждается давно, но вызывает множество вопросов у специалистов и жителей Приморья. Пока решено разделить его на два этапа, первый – строительство путепровода от Казанского моста на остров Елена с выходом на Университетский проспект острова Русского, поблизости от существующего Русского моста.

Обоснование этого проекта для **Минтранса** с определением сметы должно быть готово к сентябрю 2021 г. Второй этап – дорога вдоль побережья Амурского залива. Здесь пока нет решения, рассматриваются два варианта: тоннель по центру города и эстакада у

побережья. Второй вариант есть в генплане Владивостока, у каждого свои плюсы и минусы, ни один из них не обсуждается предметно. В любом случае объект дорогостоящий и технически сложный.

Параллельно администрацией Владивостока ведется комплексная работа по планам развития транспортной инфраструктуры города. Затем будут рассматриваться способы финансирования проекта: как из бюджетных источников, так и с привлечением частных инвестиций.

<https://konkurent.ru/article/32880>

### **RNS; 2020.25.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПЕРЕЧЕНЬ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ДЛЯ ВЪЕЗДА В РФ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ВИЗЕ**

**Премьер-министр** России **Михаил Мишустин** утвердил перечень погранпунктов, через которые можно будет пересекать границу по электронной визе, которая вводится с начала 2021 года. Соответствующее распоряжение, датированное 23 октября, опубликовано на сайте правительства.

В перечень вошли 29 погранпунктов, включая аэропорты и морские порты в крупнейших городах России. Перечень будет дополняться по мере оснащения новых погранпунктов необходимым оборудованием.

«Электронная виза будет действовать по всей России. Пересечь границу можно будет через **пункты пропуска** во многих регионах, а путешествовать – по всей стране. Кроме того, увеличится срок пребывания иностранных граждан в России с 8 до 16 дней», – говорится в сообщении правительства.

В июле правительство добавило три новых **пункта пропуска** для въезда в Россию по электронной визе. Эти новые **пункты пропуска**, через которые можно въезжать по электронной визе, добавились к десяти на Дальнем Востоке. Это аэропорты Анадыря (Угольный), Благовещенска, Владивостока (Кневичи), Петропавловска-Камчатского (Елизово), Улан-Удэ (Мухино), Хабаровска (Новый), Читы (Кадала) и Южно-Сахалинска (Хомутово), а также автомобильные **пункты пропуска** – Полтавка и Турий Рог в Приморье. Помимо Дальнего Востока, въехать в Россию по электронной визе можно через погранпункты в Санкт-Петербурге, Ленинградской области, а также Калининградской области.

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-utverdilo-perechen-punktov-propuska-dlya-vezda-v-RF-po-elektronnoi-vize-2020-10-25/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.23.10; БЕЛОРУССКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ ОБСУЖДАЕТ С ГЛАВОЙ ЛЕНОБЛАСТИ ВОПРОСЫ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ**

Белорусская делегация во главе с первым заместителем **премьер-министра** Белоруссии Николаем Снопковым в пятницу посещает порты Ленинградской области, сообщает **пресс-служба** администрации региона.

Визит начался со встречи делегации с губернатором региона Александром Дрозденко. В первую очередь, белорусская сторона выразила заинтересованность в изучении условий по перевалке сыпучих грузов и удобрений.

«Ленинградская область сегодня вошла в число крупнейших терминалов России. Та же Усть-Луга переваливает более 100 млн тонн грузов (в год – ИФ). В перспективе – до 180 млн тонн. Мы не останавливаемся в своем развитии», – сказал в ходе встречи губернатор.

Глава региона добавил, что прорабатываются планы переориентации на терминалы Ленинградской области части потока российских грузов.

Снопков, который возглавляет ранее созданную совместную комиссию по развитию сотрудничества Белоруссии с Ленинградской областью, отметил, что республика готова к сотрудничеству.

В концерне «Белнефтехим» «Интерфаксу» уточнили, что в командировке в Санкт-Петербурге также находится председатель «Белнефтехима» Андрей Рыбаков.

Как сообщалось, в конце сентября губернатор Ленобласти заявил, что имеющиеся в регионе порты готовы к перевалке 6 млн тонн нефтепродуктов и 10 млн тонн удобрений из Белоруссии. Он анонсировал, что в октябре в регион прибудет рабочая группа специалистов, состоящая из представителей российского и белорусского правительства.

«Данная рабочая группа будет определять и в каком месте будет осуществляться перевалка, и какая форма сотрудничества будет выбрана, и как будет определена логистика доставки грузов», – добавил губернатор, отметив, что для белорусской стороны очень важен вопрос себестоимости доставки и разгрузки своих товаров.

«Если они увидят, что с российской стороны будет представлено, то этот проект состоится», – считает Дрозденко.

В конце августа президент Белоруссии Александр Лукашенко заявил, что в качестве ответных мер на санкции прибалтийских стран Белоруссия перестанет пользоваться их портами для перевалки своих экспортных грузов (это, в основном, калийные удобрения и нефтепродукты). Основной объем транспортируемых морским путем белорусских грузов переваливается в Клайпедском порту Литвы. Лукашенко рассчитывает договориться с Россией о тарифах на перевалку белорусских грузов.

Министр энергетики РФ Александр Новак 3 сентября после переговоров в Минске сообщил, что обсуждается возможность переброски в российские порты, в частности, в Усть-Лугу, нефтепродуктов, до последнего времени шедших через Литву. «У нас есть возможности обеспечить реализацию этих нефтепродуктов через Санкт-Петербург, через Усть-Лугу, то есть через российские порты», – сказал он тогда. Позднее Новак сообщил, что обсуждается переориентация на российские порты ежегодной перевалки 4-6 млн тонн белорусских нефтепродуктов.

Лукашенко 25 сентября предложил Дрозденко построить совместный морской порт для перевалки белорусских грузов.

Белоруссия экспортирует 10-11 млн тонн нефтепродуктов в год, в том числе около 6 млн тонн – через порты Прибалтики на мировые рынки, остальные 3-3,5 млн тонн – на Украину. Кроме того, через порт Клайпеды ежегодно переваливается около 10 млн тонн белорусских калийных удобрений.

При этом стоимость перевалки нефтепродуктов в Усть-Луге более чем в 2 раза выше по сравнению с Клайпедой, отмечали эксперты. По данным руководителя «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, перевалка светлых нефтепродуктов в Усть-Луге стоит 1,15 тыс. рублей за тонну, в Клайпедке – 5,7 евро за тонну. Таким образом, по его данным, на перевалке Белоруссия будет терять 600 рублей за тонну.

По данным экспертов, Белоруссия также пользуется услугами Калининградского порта, но через него переваливается только около 2% транзитных товаров из Белоруссии.

### **ТАСС; 2020.26.10; В ХАБАРОВСКЕ ЗАВЕРШИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ К ИНДУСТРИАЛЬНОМУ ПАРКУ «АВАНГАРД»**

Подрядчик в Хабаровске завершил строительство автомобильной дороги к индустриальному парку «Авангард», который создается для резидентов территории опережающего развития (ТОР) «Хабаровск». Об этом сообщила в понедельник **пресс-служба** губернатора и правительства Хабаровского края.

«Завершилось строительство автомобильной дороги, которая связала индустриальный парк «Авангард» с улицами Автономная и Промышочная. Работы велись в рамках создания инфраструктуры для резидентов ТОР «Хабаровск». На строительство объекта транспортной инфраструктуры из краевого бюджета было выделено почти 269,5 млн рублей», – говорится в сообщении.

Протяженность двухполосной дороги составила 1,3 км, она рассчитана на движение как легкового, так и большегрузного транспорта.

Индустриальный парк «Авангард» создан для развития пищевого и промышленного производства, а также производства строительных материалов, организации сельского хозяйства и машиностроения. Резидентами площадки являются 15 инвесторов, которые уже вложили почти 2,8 млрд рублей и создали 331 рабочее место.

<https://tass.ru/v-strane/9814827>

### **ТАСС; 2020.23.10; КАБМИН ВЫДЕЛИЛ ОКОЛО 9 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ СЕВЕРНОГО ОБХОДА КАЛИНИНГРАДА**

Правительство России направит почти 9 млрд рублей в период с 2021 по 2025 год на реконструкцию отдельных участков Северного транспортного обхода Калининграда. Распоряжение об этом подписал **премьер-министр РФ Михаил Мишустин**, сообщает в пятницу **пресс-служба** кабмина.

Речь идет о работах на отрезке между двумя транспортными развязками – на Зеленоградск и на Балтийск. «Финансирование поступит в рамках госпрограммы «Социально-экономическое развитие Калининградской области». Субсидию региону поручено предоставить **Росавтодору**», – указывается в сообщении. Это позволит улучшить транспортную связанность Калининграда, Балтийска и Светлого и сделает более интенсивным сообщение между индустриальными парками Калининградской области и соседними странами – Литвой и Польшей.

На реализацию госпрограммы «Социально-экономическое развитие Калининградской области» предусмотрено в общей сложности порядка 195 млрд рублей. По оценке **замминистра** экономического развития РФ Сергея Галкина, эта программа является ключевым инструментом поддержки региона, она направлена на обеспечение устойчивого развития экономики и повышение качества жизни населения. Средства госпрограммы предусмотрены на поддержку предприятий-резидентов Особой экономической зоны, что позволит им сохранить почти 12 тыс. рабочих мест, завершение строительства парома для железнодорожной паромной переправы Усть-Луга – Балтийск, реконструкцию Северного обхода Калининграда и экскурсионно-образовательные поездки для детей и молодежи Калининградской области в другие регионы России.

<https://tass.ru/ekonomika/9796373>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.23.10; «АВТОДОР» ПОДГОТОВИЛ ВРЕМЕННУЮ СХЕМУ ШТРАФОВ ЗА ПРОЕЗД ПО ЦКАД БЕЗ ОПЛАТЫ**

Госкомпания «Автодор» разработала временный порядок взимания долгов за неоплату проезда по платным участкам Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), пишет «Коммерсантъ». Предполагается, что он будет действовать, пока не будут приняты все регламентирующие нормы по системе оплаты без шлагбаумов free-flow.

Временная схема представлена участвующим в строительстве дороги концессионерам («Автобан», Крокус, АРКС).

Предполагается, что «Автодор» выпустит приказ о введении платного режима на ЦКАД. После этого проехать по ней бесплатно будет нельзя. Фото и видео проезда автомобилей будут передаваться в систему хранения данных, а за владельцами машин будет записана задолженность. Эту информацию будут передавать в Федеральную службу судебных приставов для взыскания долга.

В ФССП газете не смогли разъяснить, каким образом с автовладельцев будут взиматься эти долги.

С принятием необходимых законов и подзаконных актов система взимания платы за проезд по ЦКАД заработает полноценно.

Не оплативший проезд водитель через шесть дней получит требование **Ространснадзора** выплатить долг в течение 60 дней и уведомление «Автодора». Если он погасит задолженность в течение двух месяцев, штраф за неуплату будет отменен. Если не погасит, документы о задолженности перед оператором дороги и постановление о штрафе передадут в ФССП для взыскания. По истечении 60-дневного срока отменить штраф уже будет нельзя.

**Вице-премьер Марат Хуснуллин** обещал, что две трети ЦКАД запустят до конца 2020 года. **Министр транспорта Евгений Дитрих** сказал, что в ноябре будет запущена секция на северо-востоке Подмосковья, между трассами М11 и М7. По сведениям «Коммерсант», дорожные службы ориентируют на открытие дороги именно в ноябре.

Разработкой нормативов для ввода штрафов за неуплату за проезд по ЦКАД занимается правительство. В конце 2019 года в Госдуму были внесены поправки к закону об автодорогах, вводящему запрет на бесплатный проезд, который уже принят и подписан президентом. Также были внесены поправки в КоАП о штрафах за бесплатный проезд и поправки к Бюджетному кодексу, в соответствии с которыми взысканные через штрафы средства будут направляться в Федеральный дорожный фонд.

Госдума утвердила в первом чтении поправки к КоАП, которые еще будут дорабатываться до 20 ноября, поправки к Бюджетному кодексу не рассматривались.

ЦКАД (А113) задумана как платная альтернатива «малой бетонке» (А107). Строить ее начали в 2014 году, общая протяженность кольца составит 330 км. Ее бесплатная секция на западе Подмосковья уже частично открыта для движения. В начале сентября правительство увеличило финансирование ЦКАД с 320,5 млрд рублей до 341,2 млрд рублей.

<https://www.interfax.ru/russia/733824>

### **Ъ КАЗАНЬ; 2020.25.10; ПОЧТИ ПОЛОВИНА КАЗАНЦЕВ СЧИТАЕТ БЕСПИЛОТНОЕ МЕТРО ОПАСНЫМ – ИССЛЕДОВАНИЕ**

Почти половина жителей Казани (48,4%) считает, что беспилотное метро будет опасным без машинистов, еще 41,1% респондентов затруднились ответить на данный вопрос, а оставшиеся 10,5% заявили, что доверяют электронике. Опрос, в котором участвовали 500 казанцев, с 17 по 20 октября провели специалисты агентства «ПромРейтинг».

Отмечается, что большая часть респондентов (58,9%) не слышала о грядущем запуске беспилотного метро в Казани, еще 33,7% человек знают об этих планах, а 7,4% затруднились ответить на вопрос. При этом 38,6% казанцев одобрили нововведение, 33,2% опрошенных не смогли дать ответ, а оставшиеся 28,2% выступили против.

Напомним, о планах появления беспилотного метро в Казани стало известно в середине октября. Сообщалось, что реализацией проекта занимается АО «Трансмашхолдинг» вместе с **Минтрансом** Татарстана, МУП «Метроэлектротранс», исполкома Казани, особой экономической зоны «Иннополис» и ПАО «КамАЗ».

<https://www.kommersant.ru/doc/4547003>

### **ТЮМЕНЬ ОНЛАЙН; 2020.23.10; ИСЧЕЗНУТ ЛИ С ДОРОГ МАРШРУТКИ, ПОЯВИТСЯ ЛИ КРУГЛОСУТОЧНЫЙ АВТОБУС И КОГДА ПО ТЮМЕНИ ПОЕДЕТ ТРАМВАЙ?; КАК ИЗМЕНИТСЯ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В БУДУЩЕМ ГОДУ**

Власти рассказали, как изменится общественный транспорт Тюмени в 2021 г.

В будущем году в Тюмени подорожает проезд в общественном транспорте. Тариф поднимают, чтоб повысить качество работы городских автобусов. С января 2021 года мы будем платить за проезд 28 рублей (27 – при оплате картой), повышение затронет также 2022 и 2023 годы. Решили узнать, как будут улучшать работу общественного транспорта.

Исчезнут ли маршрутки?

Одна из самых больших претензий к общественному транспорту Тюмени – это огромное количество маршруток, которые в час пик набиваются под завязку. Людям приходится буквально висеть в толпе, ни о какой безопасности речи идти не может, а уж о комфорте и подавно. Мы спросили у департамента дорожной инфраструктуры и транспорта, можно ли надеяться, что вместо маршруток будут пущены вместительные автобусы? Выяснилось, что процесс постепенной замены уже идет, но в некоторых районах Тюмени отказаться от маршруток не получится.

– Для обеспечения повышенной комфортности пассажирского транспорта и соблюдения норм вместимости предусматривается постепенное увеличение доли транспортных средств особо большого, большого и среднего классов. Увеличение доли транспорта малого класса не допускается. Однако ограниченные геометрические параметры улично-дорожной сети в отдельных районах Тюмени и пригорода не позволяют организовать движение автобусов большого или среднего класса вместимости. Например, в МЖК, микрорайоне Тура, на Мысу, в Труфаново, – сообщили в департаменте.

Можно предположить, что если в этих районах дороги расширят, то тогда маршрутки можно будет заменить автобусами.

В мэрии отмечают, что маршруток как таковых в Тюмени уже давно нет, просто это название «прилипло» к автобусам малого класса.

Будут ли автобусы ходить круглосуточно?

Конечно, в Тюмени отлично работают такси, но иногда хочется сэкономить и уехать домой на автобусе. Например, в 11-м часу вечера. Увы, не во все районы в это время ходят автобусы и маршрутки. Будет ли меняться расписание и можно ли надеяться на ночные маршруты?

В дорожном департаменте говорят, что график движения автобусов разработан с учетом пассажиропотока на каждом маршруте. И пока менять его смысла нет.

– Пассажирский транспорт в Тюмени преимущественно работает в режиме с 06:00 до 22:30, а на маршрутах с устойчивым пассажиропотоком – до 23:00 или даже до 23:30. В вечернее время пассажиропоток значительно снижается, в связи с чем после часа пик интервалы движения автобусов увеличиваются. Вместе с тем маршрут № 10, связывающий автовокзал, вокзал и аэропорт, работает с 04:30 до 23:30. Планы по продлению режима работы автобусов до более позднего времени отсутствуют, – добавили в департаменте.

Когда будет трамвай?

Этот вопрос в свое время очень взволновал тюменцев, мы решили узнать во всех подробностях, что ждет Тюмень. Выяснилось, что электротранспорт, который решено развивать в нашем городе, – это необязательно трамвай. Могут быть и другие – более экзотические варианты, например, метро, монорельс, подвесная дорога или даже фуникулеры. Всё это называется внеуличным транспортом.

– Появление электротранспорта в Тюмени предусмотрено программой комплексного развития транспортной инфраструктуры на период до 2040 года. С учетом прогнозируемого роста численности населения и пассажиропотока после 2031 года планируется строительство линий внеуличного транспорта совокупной протяженностью 51,78 километра. Вопрос выбора вида внеуличного транспорта требует детальной проработки, поскольку в условиях исторически сложившейся городской застройки возможности размещения инфраструктуры для него крайне ограничены, – говорят в департаменте.

Там также отметили, что проектирование депо и линий внеуличного транспорта начнется в Тюмени после 2026 года.

Что изменится в будущем году кроме стоимости проезда?

Трамвай в Тюмени наверняка появится, правда, в отдаленном будущем. А что изменится с 1 января 2021 года? В администрации говорят, что будут обслуживаться уже

существующие маршруты, а автобусы постараются сделать более доступными для маломобильных тюменцев. На каждом маршруте должно быть не менее одного специально оборудованного транспортного средства. В автобусах и маршрутках кроме аудиообъявлений остановок появятся видеомониторы, которые будут визуальнo дублировать эту информацию. Большое внимание уделят формированию целостного образа пассажирского транспорта.

– До конца 2023 года будет реализовано использование всех автобусов в единой цветовой гамме с графическими элементами бренда «Тюменский транспорт», – уточнили в департаменте.

Из практически важных нововведений – дачные автобусы с 2021 года будут ходить круглогодично, а не только в теплый сезон. На Войновку запустят экспресс. Печально, но бесплатную пересадку, которую планировали ввести в Тюмени (по крайней мере, всерьез рассматривали такую возможность), решили не внедрять.

В начале этого года тюменские власти попросили **Минтранс** скорректировать норму о бесплатном провозе детей до семи лет. Сейчас по правилам они не должны занимать отдельного места, из-за чего в автобусах часто происходят скандалы. Эту инициативу, как сообщается, в Москве восприняли благосклонно и пообещали внести изменения в правила, возможно, это произойдет в будущем году.

<https://72.ru/text/transport/69510759/>

### **ТАСС; 2020.23.10; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ С 1 НОЯБРЯ ПРИОСТАНОВЯТ ДЕЙСТВИЕ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЕЗДНЫХ**

Действие социальных проездных для пенсионеров приостановят в Курской области с 1 ноября из-за ухудшения эпидемиологической обстановки по коронавирусу, сообщил в пятницу комитет транспорта и автодорог региона.

«В связи с ухудшением эпидемиологической обстановки с 1 ноября отменяется действие социальных проездных документов для пенсионеров. На время осенних каникул, с 26 октября по 8 ноября, приостанавливается действие транспортных карт учащихся общеобразовательных организаций Курска», – говорится в распространенном комитетом сообщении.

С 1 ноября право на бесплатный проезд и общественном транспорте сохранят медработники, прорабатывается возможность предоставить бесплатный проезд волонтерам, которые доставляют продукты и лекарства пожилым людям и инвалидам.

В Курской области фиксируют ежедневный рост числа случаев заражения коронавирусной инфекцией, за сутки ее подтвердили у 103 человек. За время пандемии в регионе 9 966 человек заразились коронавирусом, 7 419 выздоровели, 73 пациента умерли.

<https://tass.ru/obschestvo/9803217>

### **ТАСС; 2020.23.10; АЗИАТСКИЙ БАНК ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ ВЫДЕЛИЛ РЖД КРЕДИТ НА \$300 МЛН**

Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) выделил «Российским железным дорогам» (РЖД) кредит на сумму \$300 млн, говорится в сообщении банка.

«С помощью этого проекта АБИИ вносит свой вклад в поддержку железнодорожных перевозок, которые остаются социально значимым и наиболее доступным средством передвижения для миллионов граждан, а также эффективным способом перевозки больших объемов товаров и грузов», – отметил вице-президент банка по инвестиционным операциям Константин Лимитовский, слова которого приводятся в пресс-релизе.

«Приверженность АБИИ принципам устойчивого развития должна выходить за рамки только самой инфраструктуры. Мы также должны учитывать интересы людей – как тех, кто предоставляет услуги, так и тех, кто зависит от этих услуг», – добавил он.



О сроке и ставке кредита не сообщается.

В **пресс-службе** РЖД пояснили ТАСС, что компания привлекает средства в рублях, на длительный срок и по выгодной ставке. «Средства будут направлены на комплекс мероприятий по управлению ликвидностью на фоне борьбы с пандемией COVID-19», – сообщили в компании.

Финансирование проектов РЖД в пандемию

Инвестиционная программа РЖД в 2020 году достигнет 729,8 млрд рублей вместо ранее запланированных 642 млрд рублей, следует из презентации главы холдинга Олега Белозерова, ранее представленной на **итоговой коллегии Минтранса РФ**.

Компания с целью сохранения объема инвестиций осуществила первые выпуски «вечных» облигаций на общую сумму 150 млрд руб. из запланированных 370 млрд руб. Как ранее сообщил ТАСС **замминистра транспорта РФ Владимир Токарев**, около 350 млрд руб., полученных от размещения облигаций, будут направлены на реализацию инвестиционных проектов РЖД, еще 20 млрд руб. – на инвестпрограмму дочерней Федеральной пассажирской компании. Банк России зарегистрировал программу и проспект бессрочных облигаций РЖД объемом до 370 млрд руб. в начале июня.

<https://tass.ru/ekonomika/9797903>

### **ТАСС; 2020.23.10; УСЛУГОЙ СОПРОВОЖДЕНИЯ НА ВОКЗАЛАХ МЖД ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ БОЛЕЕ 20 ТЫС. ПАССАЖИРОВ**

Мобильные пассажиры заказали сопровождение на вокзалах Московской железной дороги (МЖД) с начала текущего года более 20 тыс. раз. Об этом сообщили ТАСС в пятницу в **пресс-службе** МЖД.

«На вокзалах Московской железной дороги продолжают оказывать услуги сопровождения маломобильных граждан. Так, с начала 2020 года более 20 тыс. пассажиров воспользовались данной услугой на столичной магистрали», – сказали в **пресс-службе**.

Там уточнили, что благодаря специализированным службам маломобильные пассажиры могут оперативно получить помощь в оформлении проездных документов, при передвижении по территории вокзального комплекса (кассовые залы, залы ожидания, камеры хранения, медпункты) и при посадке в поезд. Помощь сопровождения была наиболее востребованной на московских вокзалах: на Казанском – 9 тыс. раз, Курском – 3,5 тыс., Ярославском – 2,8 тыс. и Павелецком – 2,1 тыс. раз.

«Заявки на оказание ситуационной помощи на железнодорожных вокзалах принимаются в Центре содействия мобильности по телефону: +7 (800) 775-00-00 (доб. 1). Заявку можно оставить за трое суток до поездки, но не менее чем за 24 часа до момента оказания услуг», – добавили в **пресс-службе** МЖД.

Подробную информацию об услугах центра содействия мобильности можно получить на сайте ОАО «РЖД».

Ранее ОАО «Российские железные дороги» стало лауреатом XI ежегодной премии «Права потребителей и качество обслуживания» в номинации «Высокий уровень сервиса для маломобильных пассажиров» за проект «Технология обслуживания для маломобильных пассажиров на вокзальных комплексах».

<https://tass.ru/moskva/9796295>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.23.10; СП СИНАРЫ И SIEMENS НАМЕРЕНО ДО 2022Г ИЗГОТОВИТЬ ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ ЭЛЕКТРОВОЗА С АСИНХРОННЫМ ДВИГАТЕЛЕМ ИЗ РФ**

Совместное предприятие группы «Синара» Дмитрия Пумпянского и германского концерна Siemens – ООО «Уральские локомотивы» (г.Верхняя Пышма, Свердловская область) планирует представить в 2021 году первый опытный образец базовой платформы

грузового электровоза, оснащенного отечественным асинхронным двигателем (АТД), сообщил пресс-центр группы «Синара».

В 2022 году грузовой электровоз 2ЭС6А будет направлен на сертификационные и приемочные испытания. Как сообщалось, выпуск электровоза компания хочет начать с 2023 года.

Первый отечественный асинхронный тяговый двигатель АТД1000 специально для этого электровоза спроектировало и изготовило ООО «Тяговые компоненты» (совместное предприятие «Синары», ООО «Горизонт» Виталия Алгазина и его партнеров, а также ООО «НПО «Саут» Бориса Ветлугина, Владимира Гасилова, Владимира Головина, Евгения Веселова и Сергея Сеницына). Питание и управление тягой будет организовано с помощью новейшего российского тягового преобразователя.

«Другие новшества конструкции, предложенные инжиниринговыми службами «Уральских локомотивов» для базовой платформы 2ЭС6А, также основаны на использовании отечественных компонентов и применении когнитивных технологий. Так, создан уникальный блок управления проскальзыванием с функцией самообучения, не имеющий на сегодня аналогов в нашей стране и за рубежом. Его задача – обеспечить наилучшее регулирование моментов осей колесных пар в зависимости от конкретных условий», – говорится в пресс-релизе.

Отмечается, что это первый опыт интеллектуального управления силой тяги электровоза с функцией самообучения.

Для 2ЭС6А также разработан преобразователь собственных нужд, который обеспечивает все потребности локомотива, не касающиеся функции тяги. В конструкции экипажной части электровоза впервые применена двухсторонняя зубчатая передача, которая обеспечивает равномерное распределение тягового усилия по колесам, компенсацию скручивающих колебаний оси колесной пары, а также снижает стоимость изготовления и сервисного обслуживания локомотивных тележек.

Новая модель цельнонесущего кузова увеличит прочность электровоза, повысит пассивную безопасность локомотивных бригад, одновременно с этим снизит массу и металлоемкость. Уточняется, что цельнонесущий кузов дает возможность проектировать электровозы с различной нагрузкой на ось – от 23 до 25 тонн.

По данным «Синары», на основе базовой платформы 2ЭС6А будет разработана новая линейка отечественных электровозов с асинхронным тяговым приводом. В первую очередь, будет представлен грузовой электровоз постоянного тока, способный водить поезда массой 7 тыс. 100 тонн на сложных участках магистралей с затяжными уклонами. Максимальная скорость такого электровоза составит 120 км/ч.

Также будет создан двухсистемный электровоз для контейнерных поездов. Его отличительные особенности – это скорость до 140 км/ч и возможность работать при любом роде электрификации железной дороги.

«Такие машины смогут без отцепки провести контейнерные поезда от Тихого океана до Балтики, существенно ускорив возможности трансконтейнерных перевозок», – сообщила компания.

Также базовая платформа предполагает и выпуск грузовых электровозов переменного тока.

«Уральские локомотивы» серийно выпускают грузовые магистральные электровозы постоянного тока с коллекторным тяговым приводом 2ЭС6 «Синара» и с асинхронным 2ЭС10 «Гранит», магистральные электровозы переменного тока 2ЭС7. «Граниты» в настоящее время комплектуются асинхронным двигателем производства ФРГ.

### **РБК; ВЛАДИСЛАВ ГОРДЕЕВ, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.23.10; РЖД ОТМЕНИТ ИЛИ СОКРАТИТ БОЛЕЕ 50 ПОЕЗДОВ НА ФОНЕ СИТУАЦИИ С COVID-19**

Из-за падения спроса РЖД готовится отменить или сократить частоту движения более 50 пассажирских поездов. Деньги за уже купленные билеты пообещали вернуть Федеральная пассажирская компания (ФПК, «дочка» РЖД) разрабатывает варианты сокращения количества поездов дальнего следования из-за снижения спроса на поездки. Об этом говорится в пресс-релизе компании.

«В осенне-зимний период будет временно ограничено движение 19 пар поездов дальнего следования и сокращена периодичность курсирования 38 пар поездов, спрос на которые минимален. Корректировка графика на направлениях будет осуществляться по отдельным датам и при наличии альтернативных маршрутов, обеспечивающих возможность проезда железнодорожным транспортом», – заявили в компании.

Отмены и ограничения в движении поездов предприняты для «приведения размеров движения в соответствие с фактическим спросом».

При этом в компании заверили, что деньги за билеты, купленные на отмененные рейсы, пассажиры смогут вернуть в полном объеме.

Позже на сайте РЖД был опубликован перечень поездов, попавших под сокращение и порядок возврата денег за уже купленные билеты.

Весной, во время жестких карантинных ограничений из-за эпидемии коронавируса, компания неоднократно объявляла об отмене поездов. Так, 7 апреля РЖД из-за падения спроса объявили об отмене более 50 поездов в России, в том числе нескольких «Сапсанов».

27 августа генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров заявил, что в РЖД возобновили курсирование почти 80% поездов дальнего следования, которые ранее были отменены из-за пандемии коронавируса.

При этом он уточнил, что пока рано говорить о возвращении движения поездов к доковидному уровню. Однако Белозеров добавил, что компания не только возобновляет старые маршруты, но и запускает новые.

<https://www.rbc.ru/society/23/10/2020/5f92fa389a79477a37c03103>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/10/23/rzhd-vremenno-sokratit-kursirovanie-57-par-poezdov-dalnego-sledovaniia.html>

### **ТАСС; 2020.26.10; «АЭРОФЛОТ» ПО ИТОГАМ ДОПЭМИССИИ ПРИВЛЕК 80 МЛРД РУБЛЕЙ**

Авиакомпания «Аэрофлот» привлекла 80 млрд рублей в ходе дополнительной эмиссии акций, следует из пресс-релиза авиакомпании. На Московской бирже с 9 по 23 октября было размещено более 1,33 млрд ценных бумаг.

По итогам допэмиссии доля РФ в уставном капитале компании увеличилась с 51,17% до 57,34%.

«По итогам предложения, включая предложение институциональным инвесторам путем формирования книги заявок, компания привлекла 80 млрд рублей в целях повышения ликвидности», – отмечается в сообщении.

Ранее авиаперевозчик сообщал, что в ходе допэмиссии компании «ВТБ Капитал» приобрел акции на сумму 21 млрд рублей.

По итогам размещения количество акций перевозчика увеличилось до более 2,4 млрд бумаг. Доля в свободном обращении компании составляет 40,65%, квазиказначейский пакет -1,96% и руководству компании принадлежит еще 0,05% акций.

Ранее правительство РФ одобрило допэмиссию акций «Аэрофлота» при условии сохранения доли государства в авиакомпании не ниже 51,17%. Единственным глобальным

координатором и букраннером доэмиссии стал «ВТБ Капитал». White & Case LLP выступил в качестве международного юридического консультанта по сделке.

<https://tass.ru/ekonomika/9814821>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.23.10; МИНПРОМТОРГ РФ НАЗВАЛ СРОК СОЗДАНИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ – 2022 ГОД**

Минпромторг РФ назвал срок создания авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке, подумать над которой поручал президент **Владимир Путин** – 2022 год.

«Начиная с 2022 года мы планируем совместно с **Минтрансом** и министерством по развитию Дальнего Востока создание авиакомпании региональной, которая будет раскатывать фактически ЛМС (легкий многоцелевой самолет – ИФ) «Байкал» на маршрутах Дальнего Востока», – сообщила замдиректора департамента авиапромышленности Минпромторга Анна Панина на заседании комитета по бюджету и налогам Госдумы РФ в пятницу.

Проект дальневосточной авиакомпании с российскими самолетами обсуждается последние несколько лет. В **Минтрансе** ранее предлагали взять за основу авиакомпанию «Аврора»: предполагалось, что сначала «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) продаст свой контрольный пакет в «Авроре» ее второму акционеру – Сахалинской области, затем в ее капитал будет предложено войти остальным субъектам ДФО.

Но проект в таком виде не устраивал, в частности, главу Якутии Айсена Николаева, который публично критиковал идею **Минтранса**. Николаев выступал за создание перевозчика на базе альянса существующих авиакомпаний, включая республиканские «Якутию» и «Полярные авиалинии». Вариант с альянсом, «когда несколько авиакомпаний, не объединяясь юридически, действуют в рамках одной территории, делят маршрутную сеть, обеспечивают единую систему продаж, тарифную политику – это вполне стандартная мировая процедура», заявлял Николаев.

В начале сентября, накануне «дедлайна» исполнения поручения, **Минтранс** сообщил, что по итогам очередного совещания с министрами и главами дальневосточных регионов было решено «начать формирование консорциума региональных авиакомпаний». Как один из вариантов организации структуры «обсуждалась возможность управления консорциумом авиакомпанией «Аврора». Юридические и финансовые вопросы будут проработаны в дальнейшем, обещали в **Минтрансе**.

На итоговой коллегии **Минтранса** в октябре про «должок» ведомства по созданию дальневосточной авиакомпании напомнил первый вице-премьер РФ **Андрей Белоусов**. «Хочу зафиксировать, что за нами всеми, в том числе за министерством (транспорта – ИФ) и за **Росавиацией**, есть должок, который называется дальневосточная авиационная компания. Мы пока эту задачу с вами не решили, несмотря на неоднократные поручения президента. Мы должны будем ее решить, эта задача остается», – сказал тогда **Белоусов**.

### **ВЕСТИ АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ; 2020.23.10; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В 2022 ГОДУ**

Планы по срокам создания компании для авиаперевозок по ДФО были озвучены на заседании комитета по бюджету и налогам Госдумы РФ.

Их обозначила представитель Минпромторга Анна Панина – замдиректора департамента авиапромышленности. Совместно с **Минтрансом** и Минвостокразвития ведомство планирует начать работу по созданию региональной авиакомпании, которая будет использовать самолёты «Байкал». Лёгкий многоцелевой самолет на 7-9 мест создаётся для замены АН-2. По данным СМИ образец для испытаний должен быть представлен в декабре.

Поручение проработать вопрос о создании авиакомпании давал глава государства **Владимир Путин**. Проект обсуждается уже длительное время, рассматривались разные

варианты. В начале октября появилась информация о том, что дальневосточные регионы поддержали заключение протокола об организации нового транспортного объединения, уже готова дорожная карта, готовится соглашение и изучается его финансовая модель. На встрече **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** с губернатором Сахалинской области было озвучено, что авиаперевозчиков объединят под брендом «Тайга».

<https://gtrkamur.ru/news/2020/10/24/122773>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.23.10; «РОСТЕХ» СОЗДАЛ «НАЦИОНАЛЬНУЮ ЛИЗИНГОВУЮ КОМПАНИЮ САНИТАРНОЙ АВИАЦИИ» – СПАРК**

Находящееся в 100%-ной собственности у госкорпорации «Ростех» ООО «Нацпромлизинг» учредило новую дочернюю компанию – ООО «Национальная лизинговая компания санитарной авиации» (НЛКСА), свидетельствуют данные «СПАРК-Интерфакс».

Сведения о создании юрлица внесены в ЕГРЮЛ 22 октября. Уставный капитал НЛКСА равен 1 млн руб., «Нацпромлизинг» является единственным владельцем компании.

Место нахождения НЛКСА – город Салехард, основным видом ее деятельности указана деятельность по финансовой аренде (лизингу/сублизингу).

«Ростех», помимо прочего, является основным владельцем оператора вертолетов с медицинскими модулями – АО «Национальная служба санитарной авиации» (НССА, 50,1% у госкорпорации). Первую партию вертолетов – четыре «Ансата» и такое же количество Ми-8АМТ – НССА получила в феврале прошлого года. Поставщиком машин был «Нацпромлизинг».

До 2021 года НССА рассчитывала получить всего 150 машин (104 «Ансата» и 46 Ми-8АМТ), их покупка оценивалась в 40 млрд руб. Позднее сообщалось, что сроки поставок сдвинулись.

В сентябре этого года производитель машин АО «Вертолеты России» (также подконтрольно «Ростеху») сообщило о передаче «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК, 100% у **Минтранса РФ**) трех медицинских «Ансатов». Вертолеты отправятся в Ленинградскую область, где их будет эксплуатировать компания «Хели-драйв Северо-Запад» в интересах НССА, говорилось в сообщении.

### **ТАСС; 2020.25.10; «АЭРОФЛОТ» НАДЕЕТСЯ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПЕРЕЛЕТОВ В ЕВРОПУ В КОНЦЕ ЗИМЫ**

«Аэрофлот» надеется, что в конце зимы у компании появится возможность увеличить количество международных рейсов и, в том числе, возобновить полеты в европейские страны. Такую надежду выразил гендиректор авиакомпании Виталий Савельев в интервью для фильма Наили Аскер-заде «Опасный вирус. План спасения» на телеканале «Россия-1».

«Закрывать страну на карантин сейчас мало кто решается. Почему – потому что второй удар будет по экономике. Я предполагаю, я бы очень хотел, чтобы где-то уже с конца зимы там, февраль-март, мы начали увеличивать перевозки и нам дали возможность летать по Европе», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/9811515>

### **ТАСС; 2020.24.10; МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ЖЕНЕВОЙ ВОЗОБНОВИЛОСЬ РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ**

Регулярное авиасообщение между Санкт-Петербургом и Женевой возобновилось в субботу, в Швейцарию отправился рейс авиакомпании «Россия». Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** аэропорта «Пулково».

«Самолет авиакомпании «Россия» в Женеву вылетел в 14:13 мск», – сказала представитель **пресс-службы**. Рейс будет выполняться еженедельно по субботам.

Россия прекратила регулярное пассажирское авиасообщение с другими странами весной этого года из-за пандемии коронавируса. 14 октября в оперативном штабе по борьбе с новой коронавирусной инфекцией сообщали о принятии решения об увеличении количества рейсов в Швейцарию, на Мальдивы, в Белоруссию и ОАЭ. В частности, было принято решение восстановить авиасообщение Санкт-Петербурга и Женевы с частотой один раз в неделю.

<https://tass.ru/ekonomika/9807289>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.23.10; ВЕДОМСТВА РФ ПРИЗНАЛИ ОТСУТСТВИЕ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ЗАКАЗЧИКОВ ПАССАЖИРСКИХ ИЛ-96-400М**

**Минтранс РФ** подготовил проект постановления правительства, в котором субсидии на поддержку производства и поставок самолетов Ил-96-400М в очередной раз предложено перераспределить в пользу других продуктов отечественного авиапрома – Ил-114-300, вертолетов Ми-8, Ми-38 и «Ансат». В качестве причины этого решения указано отсутствие потенциальных заказчиков Ил-96-400М.

По итогам майского совещания у **президента РФ Владимира Путина** о развитии авиаотрасли **Минтранс** предлагал выделить дочерней «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК) 7,247 млрд руб. на закупку одного Ил-96-400М и 4,5 млрд руб. на «воздушные суда отечественного производства», говорится в пояснительной записке к проекту постановления, опубликованному на портале regulation.gov.ru. Предложения были направлены на согласование в Минфин, Минэкономразвития и Минпромторг, и последний, судя по пояснениям **Минтранса**, их не поддержал.

«По итогам рассмотрения Минпромторгом письмом от 21.09.2020 в **Минтранс России** представлена позиция о наличии риска возврата субсидии в размере 7,247 млрд рублей в доход федерального бюджета ввиду отсутствия в настоящий момент потенциального эксплуатанта воздушных судов Ил-96-400М», – пишет **Минтранс**.

«Кроме того, Минпромторгом предложено перераспределение средств федерального бюджета, ранее предусмотренных на проект производства и продаж самолетов Ил-96-400М, на предоставление субсидии из федерального бюджета ПАО «ГТЛК» на приобретение вертолетов типа Ми-8, Ми-38 и «Ансат» производства ПАО «Казанский вертолетный завод» (МОЕХ: КНЕМ), – говорится в пояснении.

Теперь **Минтранс** предлагает предоставить ГТЛК порядка 16,9 млрд руб. бюджетных средств, которые должны пойти на закупку региональных Ил-114-300 и вертолетов. В качестве возможных эксплуатантов Ил-114-300 **Минтранс** рассматривает «Камчатское авиационное предприятие», «СиЛа», «Аэросервис», «АО 2-ой Архангельский». Эксплуатация самолетов планируется в Дальневосточном федеральном округе. Ми-8, Ми-38 и «Ансаты», по данным **Минтранса**, могут быть переданы в лизинг «Комиавиатрансу», «ВАП», «Конверс Авиа», «СКОЛ», «РВС», авиапредприятию «Ельцовка», «Нижевартовскавиа», «Нарьян-Марский ОАО».

Ил-96-400М – проект дальнемагистрального пассажирского самолета на 305-402 места, который создается предприятиями «Объединенной авиастроительной корпорации» (ОАК, входит в «Ростех») как модификация советского Ил-96-300. Программа включает производство одного опытного образца и шести серийных, ее общая стоимость оценивалась в более 50 млрд руб. Сроки производства самолета неоднократно переносились, а субсидии на проект перераспределялись на другие. По последним данным, первый испытательный полет Ил-96-400М запланирован на 2021 год.

В 2017 году на тот момент **замминистра транспорта РФ Валерий Окулов** (сейчас – советник главы ОАК) говорил, что интересантами Ил-96-400М являются российские чартерные авиакомпании Royal Flight и Pegas Fly. Сами перевозчики публично не заявляли об интересе к российскому самолету, сейчас в их парке эксплуатируются машины только иностранного производства – Boeing и Embraer.

### **ТАСС; 2020.23.10; АЭРОПОРТ АНАПА ВПЕРВЫЕ УВЕЛИЧИТ ЧИСЛО РЕЙСОВ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В ЗИМНЕМ РАСПИСАНИИ**

Международный аэропорт города Анапа впервые в зимнем расписании увеличит количество рейсов из Санкт-Петербурга. Полеты будет выполнять авиакомпания «Россия» три раза в неделю, сообщили ТАСС в **пресс-службе** авиаузла.

«С 25 октября международный аэропорт Анапа переходит на работу по осенне-зимнему расписанию. <...> Из новинок: продление и расширение полетной программы авиакомпании «Россия» из Санкт-Петербурга в Анапу. Рейсы будут осуществляться три раза в неделю», – говорится в сообщении.

Уточняется, что рейсы по маршруту Санкт-Петербург – Анапа авиакомпании «Россия» впервые включены в осенне-зимнее расписание полетов аэропорта.

Кроме того, в этот период из аэропорта Анапа традиционно запланированы рейсы в Москву и Санкт-Петербург.

<https://tass.ru/ekonomika/9801793>

### **ТАСС; 2020.23.10; АЭРОПОРТ НАЛЬЧИК ПЕРЕХОДИТ НА ОСЕННЕ-ЗИМНЮЮ НАВИГАЦИЮ С 25 ОКТЯБРЯ**

Аэропорт Нальчик переходит на осенне-зимнее расписание с 25 октября. В новом сезоне рейсы будут осуществляться по двум направлениям – в Москву и Санкт-Петербург.

«В новом зимнем сезоне из аэропорта Нальчик будут выполняться рейсы по двум направлениям: Москва – Внуково, Москва – Шереметьево, Санкт-Петербург – Пулково трех авиакомпаний – Pobeda, Nordwind airlines (PegasFly), Aeroflot», – говорится в сообщении аэропорта, размещенном в социальной сети Instagram в пятницу.

Рейсы авиакомпании Nordwind airlines и Pegas Fly будут выполняться в Пулково по средам и субботам на самолетах Embraer-190 в компоновке 110 кресел (вылет из Пулково – 10:30, вылет из Нальчика – 14:30). Рейсы авиакомпании Pobeda будут летать во Внуково ежедневно на Boeing 737-800 в компоновке 189 кресел (вылет из Внуково – 10:25, вылет из Нальчика – 13:15). «Флагман российских авиалиний – Aeroflot будет выполнять рейсы в Шереметьево (терминал В) на ежедневной основе на самолетах Airbus A320 в компоновке восемь бизнес-, 150 эконом-кресел и Sukhoi Superjet-100 в компоновке 12 бизнес-, 75 эконом-кресел (вылет из Шереметьево – 14:00, вылет из Нальчика – 17:55», – отметили в аэропорту Нальчика.

<https://tass.ru/v-strane/9802087>

### **ТАСС; 2020.23.10; ЧАСТОТА РЕЙСОВ МЕЖДУ РОСТОВОМ-НА-ДОНУ И МАХАЧКАЛОЙ ЗИМОЙ УВЕЛИЧИТСЯ ДО ШЕСТИ РАЗ В НЕДЕЛЮ**

Количество рейсов между Ростовом-на-Дону и Махачкалой в период действия зимнего расписания ростовского аэропорта Платов увеличится до шести в неделю. Об этом в пятницу сообщили в **пресс-службе** аэропорта.

С 25 октября Платов переходит на зимнее расписание полетов, отметили в **пресс-службе**. В связи с сохранением угрозы распространения коронавируса акцент сделан на рейсах внутри страны. «Авиакомпания Utair на самолетах ATR-72 по понедельникам и пятницам запускает рейсы из Платова в Махачкалу. <...> Также в осенне-зимнем сезоне в расписании сохраняются рейсы в Махачкалу авиакомпании «Азимут» на самолетах Sukhoi Superjet 100. Таким образом, в новом сезоне частота перелетов в Махачкалу с учетом работы на этом направлении двух авиакомпаний увеличивается до шести раз в неделю», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** уточнили, что самолеты компании Utair будут вылетать из Платова в 14:40, прилет в Махачкалу – в 16:55. Из Махачкалы рейсы будут отправляться в 17:45, а в 20:00 самолеты будут приземляться в Ростове-на-Дону.

В рамках зимнего расписания в аэропорту Платов планируют выполнение перелетов по 18 прямым региональным маршрутам, минуя Москву, отметили в **пресс-службе**. Сохранятся рейсы в Екатеринбург, Нижний Новгород, Казань, Самару, Симферополь, Сочи, Уфу и другие города России.

<https://tass.ru/ekonomika/9798517>

### **ТАСС; 2020.23.10; ДОЛЯ ГОСУДАРСТВА В УСТАВНОМ КАПИТАЛЕ «АЭРОФЛОТА» ВЫРОСЛА ДО 57,34%**

Минфин РФ 22 октября дополнительно приобрел акции авиакомпании «Аэрофлот» на 9,061 млрд руб. за счет средств Фонда национального благосостояния (ФНБ). Как отмечается в пресс-релизе министерства, в результате доля Российской Федерации в уставном капитале авиаперевозчика выросла до 57,34% с 51,17%.

В рамках допэмиссии было дополнительно приобретено более 151 млн акций.

«В результате в ходе указанной эмиссии в пакет акции ПАО «Аэрофлот» в количестве 833 333 333 штук инвестированы средства ФНБ в общей сумме 50 000,00 млн рублей, а доля Российской Федерации в уставном капитале общества увеличилась с 51,17% до 57,34%», – говорится в сообщении Минфина.

Ранее Минфин РФ приобрел акции «Аэрофлота» на 40,94 млрд руб., что составляет 20,01% стоимости активов компании.

13 октября авиакомпания сообщила, что «ВТБ Капитал» в ходе допэмиссии акций авиакомпании приобрел акции «Аэрофлота» на сумму 21 млрд рублей, что составило 10,27% от стоимости активов перевозчика. Цель покупки «ВТБ Капиталом» акций – последующая передача ценных бумаг в рамках сформированной им как банком-организатором книги заявок от институциональных инвесторов.

Ранее правительство РФ одобрило допэмиссию акций «Аэрофлота» при условии сохранения доли государства в авиакомпании не ниже 51,17%. Единственным глобальным координатором и букраннером допэмиссии стал «ВТБ Капитал». White & Case LLP выступает в качестве международного юридического консультанта по сделке.

В начале октября авиакомпания в рамках вторичного публичного размещения акций привлекла почти 40 млрд рублей. «Аэрофлот» планирует привлечь не менее 80 млрд руб. за счет дополнительной эмиссии объемом до 1,7 млрд акций. Размещение ценных бумаг на Мосбирже запланировано с 9 по 23 октября, стоимость одной акции «Аэрофлота» в рамках допэмиссии составляет 60 рублей. Общий объем размещенных акций и привлеченных средств будут объявлены ориентировочно 26 октября 2020 года, уточнили в «Аэрофлоте».

<https://tass.ru/ekonomika/9796583>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; СУДНО ПОД ФЛАГОМ ПАНАМЫ ВЫБРОСИЛО НА МЕЛЬ НА ПОБЕРЕЖЬЕ САХАЛИНА**

Сухогруз «Меркурий Оушен» под флагом Панамы выбросило во время шторма в ночь на понедельник на береговую отмель на западном побережье Сахалина, сообщили «Интерфаксу» в Морском спасательном координационном центре МСКЦ «Южно-Сахалинск».

«Судно стояло на рейде в порту «Углегорск». Во время шторма его выбросило на береговую полосу. Пробоин нет, утечек топлива нет. На борту судна экипаж – 20 человек. Угрозы жизни экипажа и судну нет», – рассказал собеседник агентства.

По его словам, сухогруз с углем стоял под погрузкой в порту, до шторма его успели частично загрузить. Всего на борту судна находится 12 тыс. тонн груза. Снимать судно с мели планируется с помощью буксира, который сейчас готовится к выходу из порта Корсаков на юге Сахалина.



Шторм в море продолжается: северо-западный ветер до 15 м/с, волна в море до 2,5 м. Поэтому подход буксира планируется во вторник.

<https://www.interfax.ru/russia/734147>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; МЧС НАМЕРЕНО НА ЭТОЙ НЕДЕЛЕ УСТРАНИТЬ ПОСЛЕДСТВИЯ НЕФТЕРАЗЛИВА НА ОБИ**

Специалисты собрали 240 куб. метров нефтесодержащей жидкости на месте разлива на реке Оби после столкновения двух барж в Томской области, сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** Главного управления МЧС по региону в понедельник.

«Планируется завершить сбор на текущей неделе», – сказал сотрудник **пресс-службы**.

18 октября в затоне реки Обь у села Каргасок в Томской области столкнулись две баржи. В результате из пробоины в одном из восьми танкеров баржи вытекла нефть.

Утром 19 октября специалисты установили на реке боновые ограждения, локализовали зону разлива, которая составила порядка 800 кв. метров, и приступили к сбору нефти.

Специалисты Росприроднадзора взяли пробы воды и донных отложений для проведения лабораторных исследований, по факту инцидента Западно-Сибирское следственное управление на транспорте СКР и Западно-Сибирская транспортная прокуратуры проводят проверки.

<https://www.interfax.ru/russia/734150>

### **ТАСС; 2020.26.10; В АЗОВСКОМ МОРЕ ЗАВЕРШИЛАСЬ ОПЕРАЦИЯ ПО СПАСЕНИЮ ТРЕХ МОРЯКОВ С АВАРИЙНОГО ТАНКЕРА**

Поисково-спасательная операция в Азовском море после взрыва на танкере завершена, так как шансов найти живыми трех пропавших моряков уже нет.

«Сегодня по решению Морского спасательного центра поисково-спасательная операция завершена, так как шансов найти людей живыми нет», – сказал собеседник агентства.

По его словам, после завершения обследования аварийного танкера принято решение отбуксировать его к причалу в порту Крым. «Утром свисавший с судна фрагмент обшивки обрушился без посторонней помощи, в связи с этим дополнительных работ не потребовалось, водолазы не привлекались», – сообщили в **Росморречфлоте**.

<https://tass.ru/proisshestviya/9815941>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.26.10; В РОСМОРРЕЧФЛОТЕ РАССКАЗАЛИ О ПОИСКАХ МОРЯКОВ С ТАНКЕРА В АЗОВСКОМ МОРЕ**

Поиски трех оказавшихся за бортом моряков с танкера в Азовском море, на котором произошел взрыв паров нефтепродуктов, продолжаются вторые сутки, пока результат отрицательный, люди не найдены, сообщил РИА Новости **представитель Росморречфлота Алексей Кравченко**.

«По поисково-спасательной операции, к сожалению, результат отрицательный. Вчера весь день велся поиск и ночью тоже. Наши два специализированных судна и привлеченных порядка восьми, два раза были облеты акватории вертолетами – результат, к сожалению, отрицательный, люди не найдены», – сказал Кравченко.

Взрыв на танкере «Генерал Ази Асланов» в Азовском море в устье Керченского пролива произошел в субботу. Трех членов экипажа выбросило за борт, их ищут, еще десяти спасло проходящее мимо судно «Сириус», состояние спасенных удовлетворительное. По предварительным данным **Росморречфлота**, взорвались пары нефтепродуктов, танкер пустым шел в Ростов-на-Дону. Взрывом повреждена палуба, танкер отбуксирован на якорную стоянку в район порта «Кавказ».

<https://ria.ru/20201026/tanker-1581518940.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.26.10; ПОСТРАДАВШИЙ ПРИ ВЗРЫВЕ В АЗОВСКОМ МОРЕ ТАНКЕР ЧАСТИЧНО РАЗРУШИЛСЯ**

Часть вывернутых конструкций в результате взрыва на танкере «Генерал Ази Асланов» в Азовском море отвалилась и ушла под воду, угрозы затопления самого судна нет, сообщил РИА Новости **представитель Росморречфлота Алексей Кравченко**.

«Нормальному передвижению судна мешал сегмент палубного настила и борта – очень длинный кусок металла, вывернутый взрывом наружу, который свисал ниже киля на восемь метров, поэтому трудно было буксировать судно. В этой связи велась подготовка по отрезанию этого ломтя, но сегодня утром часть этого металла отвалилась», – сказал Кравченко.

По его словам, на данный момент принято решение отбуксировать аварийный танкер на другую якорную стоянку.

«Сейчас туда направляется группа водолазов, которая окончательно зачистит этот участок судна для подготовки к буксировке в порт. Важно, что нет утечки нефтепродуктов никаких в воду, соответственно нет угрозы для экологии, в судно также вода не поступает», – подчеркнул Кравченко.

<https://ria.ru/20201026/tanker-1581517935.html>

### **ТАСС; 2020.25.10; НА ТАНКЕРЕ В АЗОВСКОМ МОРЕ ИЗ-ЗА ВЗРЫВА ОБРАЗОВАЛАСЬ ПРОБОИНА РАЗМЕРОМ ДО 12 М**

Пробоина размером от 5 до 12 м образовалась на танкере «Генерал Ази Асланов» в результате взрыва, произошедшего накануне, судно накренилось на правый борт, сообщил ТАСС в воскресенье источник в экстренных службах Краснодарского края.

«В результате взрыва образовалась пробоина размерами от 5 до 12 м, крен на правый борт, разлива нефтепродуктов нет», – сказал собеседник агентства.

В **пресс-службе Росморречфлота** сообщили, что специалисты не выявили подводных повреждений танкера в результате первичного обследования. Там также уточнили, что «часть палубы, которая была вывернута взрывом наружу, выгнута, фактически опускается ниже киля на несколько метров, чуть ли не до 8 м, поэтому тяжело было буксировать ночью».

«Сейчас ведутся переговоры с судовладельцем по заключению договора на проведение аварийных неотложных работ, надо как минимум срезать эту часть корпуса, чтобы спокойно отбуксировать судно по решению судовладельца на завод либо для ремонта, либо для разделки», – добавил собеседник.

Источник в экстренных службах региона также сообщил, что спасатели доставили в порт Кавказ шестерых спасенных с танкера «Генерал Ази Асланов» членов экипажа.

«Шесть человек высадили на берег в порту Кавказ. Четыре человека остаются на судне (буксир) «Меркурий», – сказал он, уточнив, что в медицинской помощи никто из них не нуждается.

О состоянии здоровья моряков

В свою очередь начальник Главного управления МЧС России по Краснодарскому краю Олег Волынкин сообщил журналистам, что моряков с танкера в дальнейшем планируется доставить в порт Ростова-на-Дону. «Состояние здоровья [спасенных моряков] удовлетворительное, принимается решение об их доставке в порт Ростова-на-Дону», – сказал Волынкин.

Он напомнил, что трех членов экипажа, пропавших после взрыва, по-прежнему разыскивают, в операции задействована морская техника, а также два вертолета Ми-8. Кроме того, сотрудники «Кубань-Спас» с рассветом также начали поисковую операцию по береговой линии 4-х муниципальных образований Краснодарского края.

<https://tass.ru/proisshestviya/9810433>

### **ТАСС; 2020.25.10; РОСПРИРОДНАДЗОР НЕ ВЫЯВИЛ ЗАГРЯЗНЕНИЯ АКВАТОРИИ ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА С ТАНКЕРОМ В АЗОВСКОМ МОРЕ**

Росприроднадзор на данный момент не выявил загрязнения акватории после инцидента с танкером в Азовском море накануне, сообщила глава ведомства Светлана Радионова в своем Instagram.

«Наши сотрудники вышли в рейд к месту аварии для проведения обследования водной акватории. На данный момент загрязнения не выявлено. Однако считаем, что необходимо иметь запас боновых заграждений, чтобы быть готовым к любому развитию ситуации. Специалисты берут пробы, они должны показать точное положение дел. Еще раз подчеркну: нефтяного пятна на поверхности воды нет», – написала глава Росприроднадзора.

В 19:00 24 октября на танкере под российским флагом «Генерал Ази Асланов», следовавшем из порта Кавказ в Ростов-на-Дону без груза, произошел пожар. На борту находились 13 человек экипажа, 10 из них спасены. Судьба троих неизвестна. К ЧП могло привести нарушение техники безопасности или огневые работы. СК возбудил уголовное дело. Танкер отбуксирован на якорную стоянку.

<https://tass.ru/proisshestiya/9810687>

### **1 КАНАЛ; АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ; 2020.25.10; В АЗОВСКОМ МОРЕ ИЩУТ МОРЯКОВ, ПРОПАВШИХ ПОСЛЕ ВЗРЫВА НА ТАНКЕРЕ**

В Азовском море не прекращаются поиски троих членов экипажа, которые оказались за бортом после вчерашнего взрыва на нефтяном танкере. Спасатели обследовали уже более 400 квадратных километров. Остальные 10 человек спасены. Само судно отбуксировали на якорную стоянку в район порта «Кавказ» в Краснодарском крае. Чтобы установить причины ЧП, танкер осмотрят специалисты.

Операция по спасению трех членов экипажа танкера «Генерал Ази Асланов» в Азовском море шла всю ночь. По акватории курсировал катер с тепловизором. Утром к поискам подключились два вертолета. К сожалению, результатов пока нет.

В море оказались боцман, матрос и практикант. По словам членов экипажа, на глазах которых все произошло, их просто выбросило за борт взрывной волной. Другие моряки практически не пострадали. Их подобрал оказавшееся рядом судно «Сириус».

О случившемся капитан доложил в ближайший спасательный центр. И на записи, которая оказалась в нашем распоряжении, слышно, насколько тяжело ему дается этот доклад:

– Это капитан, я понял?

– Да, капитан. Поднялся в рубку. Экипаж 10 человек на борту. Три человека при взрыве упали за борт. Пока идет поиск. Судно обесточено полностью. Крен на правый борт пока увеличивается. Чтобы избежать взрыва, все застоповали, и покинули судно.

Взрыв на танкере прогремел накануне вечером. Судно уже прошло Керченский пролив и направлялось в родной порт Ростова-на-Дону. Известно, что танкер шел пустым. Экипаж до этого перегрузил нефтепродукты в нейтральных водах на другой, больший по размеру танкер Borey. Все случилось на расстоянии примерно 30 километров от порта «Кавказ». Последствия хорошо видны на фотографии.

Из переговоров диспетчера Морского спасательного подцентра «Тамань» с капитаном танкера «Генерал Ази Асланов»:

– Я понял. Взрыв и после него пламени никакого нигде не было, я правильно понял? Прием.

– Да, пламени не было. Чисто взрыв. Три танка разорвало, включая переборки между тремя танками. А пожара как такового нет. Судно сейчас не горит, но есть опасность, что может при каких-то еще дополнительных... Все обесточено на всякий случай, чтобы избежать еще дальнейшего взрыва.

Бросить якорь экипаж не смог, поэтому неуправляемый танкер дрейфовал. Несмотря на повреждения, он остался на плаву. Но крен быстро увеличивался. На плаву, пока решался вопрос о буксировке, судно поддерживали с помощью специальных насосов.

Из переговоров диспетчера Морского спасательного подцентра «Тамань» с капитаном судна «Сириус»:

– Мы сейчас будем вопрос решать с экипажем, хорошо? Если можно, напоите, накормите при возможности, конечно. Прием.

– Это да. Мы не могли бы взять на буксир его, мы не рассчитаны для буксировки. У нас только аварийный гак на корме. Аварийный это ничего не значит.

К утру поврежденное взрывом судно все-таки удалось отбуксировать на рейдовую стоянку рядом с портом «Кавказ». По техническому состоянию танкера вопросов, как выясняется, не было.

«По нашей информации, судно, прошедшее ремонтные работы. Находилось в исправном состоянии. Причину взрыва будут определять комиссия и специальные органы, для этого предназначенные», – сказал начальник управления МЧС РФ по Краснодарскому краю Олег Волынкин.

Уже сегодня следователи проведут осмотр танкера. Разлива нефтепродуктов в море, по предварительным данным, не зафиксировано.

Зону поисков трех членов экипажа расширили. Искать людей будут в том числе и на береговой линии. Рядом с портом «Кавказ» развернут штаб управления операцией.

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-25/395616->

[v\\_azovskom\\_more\\_ischut\\_moryakov\\_propavshih\\_posle\\_vzryva\\_na\\_tankere](v_azovskom_more_ischut_moryakov_propavshih_posle_vzryva_na_tankere)

<https://www.vesti.ru/video/2234618>

<https://www.vesti.ru/video/2234596>

<https://www.vesti.ru/video/2234589>

<https://www.vesti.ru/article/2476752>

### **ТАСС; 2020.25.10; ПАССАЖИРСКИЙ АВТОБУС ОПРОКИНУЛСЯ НА ТРАССЕ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ**

Междугородный пассажирский автобус опрокинулся в кювет на федеральной автодороге «Вилюй» в Иркутской области. В автобусе находились 29 человек, по предварительным данным, пострадал один из них, сообщили журналистам в **пресс-службе** ГУ МВД по Иркутской области.

«Предварительно установлено, что сегодня около 10:30 (05:30 мск) в районе 412 км федеральной автодороги «Вилюй» произошло опрокидывание пассажирского автобуса «Неоплан», двигавшегося по маршруту Иркутск – Усть-Кут. В автобусе находились 29 человек, из них два водителя. По последней информации, в ДТП с автобусом имеется один пострадавший – 64-летний пассажир», – говорится в сообщении.

На месте аварии работают сотрудники ГИБДД и следственно-оперативная группа СУ СК РФ по Иркутской области. В связи с ДТП проводится доследственная проверка по признакам преступления, предусмотренного ст. 238 УК РФ («Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности»).

В районной Единой дежурно-диспетчерской службе (ЕДДС) ТАСС сообщили, что резервный автобус уже забрал людей с места ДТП.

«Люди уже отправлены в Иркутск на автобусе, который выехал за ними из Усть-Кута», – сказали в ЕДДС.

Причины ДТП устанавливаются. Авария произошла при неблагоприятных метеоусловиях. По данным регионального гидрометцентра, в Иркутской области температура воздуха в минувшие сутки опустилась до 0 – минус 2 градусов, наблюдаются осадки в виде мокрого снега, на дорогах гололедица и снежный накат.

<https://tass.ru/proisshestiya/9810125>

<https://www.vesti.ru/article/2476848>

### **РБК; 2020.24.10; РОСМОРРЕЧФЛОТ УТОЧНИЛ ДАННЫЕ О ПРОПАВШИХ ПОСЛЕ ВЗРЫВА НА ТАНКЕРЕ МОРЯКАХ**

После взрыва на нефтяном танкере «Генерал Ази Асланов» в Азовском море пропали три члена его экипажа: боцман, матрос и практикант. Об этом сообщила **пресс-служба Росморречфлота**, передает «РИА Новости».

«Их поиски ведутся», – уточнили в ведомстве.

Источник «Интерфакса» сообщил, что моряков будут разыскивать с помощью авиации. К спасательным работам привлекут вертолет Ми-8, который прилетит из Симферополя. К нему присоединятся еще два вертолета из Крыма и Геленджика.

Представитель **Росморречфлота** сообщил «Интерфаксу», что пропавших моряков будут искать всю ночь. «У нас будет курсировать катер «Александр Сизонцев». Он единственный оборудован тепловизором из всех судов в этом районе», – пояснил собеседник агентства.

Как уточнял источник ТАСС, вся команда танкера состояла из россиян. Всего на борту корабля было 13 человек. Десять спас проходящий поблизости теплоход «Сириус», три человека, по предварительным данным, могло выбросить за борт взрывной волной.

Взрыв на танкере произошел вечером 24 октября на выходе в море из Керченского пролива. Минприроды сообщало РБК, что грузовое судно разгрузилось в порту «Кавказ» и шло в сторону Ростова-на-Дону, в МЧС подтверждали, что танкер плыл пустым. Судно осталось на плаву, по данным **Росморречфлота** и МЧС, возгорания на нем не было. Предварительно причиной взрыва могли стать остаточные пары топлива.

К терпящему бедствие танкеру, как передает «РИА Новости», подошли спасательный катер «Александр Сизонцев» и буксир «Импульс» Морспасслужбы. Спасатели установили, что судно получило в основном повреждения палубы. Корабль накренился, к чему, по оценкам специалистов, привело больше изменение баланса из-за оторвавшегося при взрыве куска палубы, чем попадание внутрь воды. В **пресс-службе Росморречфлота** указали, что крен корабля не усиливается, визуальный осмотр показал, что угрозы затопления судна нет.

Ранее в **Росморречфлоте** отмечали, что танкер получил серьезные повреждения в носовой части, пробоину выше ватерлинии. Поврежденный танкер собираются отбуксировать на якорную стоянку примерно в 8 км от места ЧП.

Следователи Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета России организовали проверку по факту взрыва.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f9490329a7947723accdc3a>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.24.10; РОСМОРРЕЧФЛОТ СООБЩИЛ, ЧТО ТАНКЕР НА АЗОВЕ МОГ НАКРЕНИТЬСЯ ИЗ-ЗА ПОВРЕЖДЕНИЙ ПОСЛЕ ВЗРЫВА**

Нефтяной танкер «Генерал Ази Асланов», на борту которого произошел взрыв, получил значительные повреждения выше ватерлинии, видимых поступлений воды на борт нет, сообщил «Интерфаксу» представитель **Росморречфлота** в субботу.

«По внешнему осмотру повреждения выше ватерлинии, но они значительные – несколько разрывов металла в носовой части судна по правому борту, поступления воды не видно, но возможно оно есть. По нашим данным не видно, чтобы крен увеличивался. Крен может быть из-за поступления воды, из-за внутренних повреждений после взрыва – вариантов много», – сказал собеседник агентства.

В свою очередь руководитель **пресс-службы** ГУ МЧС России по Краснодарскому краю Никита Гавриляк сообщил журналистам, что оперативная группа Главного управления МЧС России по региону края выехала в Морской спасательный подцентр (МСПЦ)

Тамани для координации спасательной операции после взрыва на танкере в Азовском море.

«Оперативная группа под руководством начальника главного управления генерал-лейтенанта внутренней службы Олега Волынкина выехала в район населенного пункта Тамань Морского спасательного подцентра для координации деятельности сил и средств», – сказал Гавриляк.

В настоящее время, добавил он, важно организовать поисково-спасательные работы, а также недопущение разлива нефтепродуктов.

Как сообщалось, в субботу на нефтяном танкере «Генерал Ази Асланов», находившемся в акватории Азовского моря, произошел взрыв и пожар. Танкер следовал из Порта «Кавказ» в порт г. Ростов-на-Дону. Экипаж танкера состоит из 13 человек. По данным МЧС, 10 человек спасены, еще троих ищут.

Губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев в связи с ЧП с танкером сообщил, что медицинские службы региона при необходимости готовы выехать на место происшествия и оказать медицинскую помощь экипажу.

<https://www.interfax.ru/russia/734061>

### **ТАСС; 2020.24.10; ПОСЛЕ ДТП С ПЯТЬЮ ПОГИБШИМИ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЗБУДИЛИ ДЕЛО**

Следователи полиции возбудили уголовное дело после ДТП с микроавтобусом и междугородним автобусом в Болотнинском районе Новосибирской области, где погибли пять человек. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** ГУ МВД по Новосибирской области.

«Следователями полиции по факту ДТП возбуждено уголовное дело по ч. 5 ст. 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц»)), – сказали в **пресс-службе**.

Авария произошла утром в субботу около 10:30 (06:30 мск) на 129-м км автодороги Р-255 «Сибирь» в Новосибирской области. Предварительно установлено, что 52-летний водитель микроавтобуса Toyota, следовавший со стороны Новосибирска в сторону города Болотное, выехал на полосу встречного движения, где столкнулся с рейсовым пассажирским автобусом, который ехал из Томска в Барнаул.

Водитель Toyota, 9-летняя девочка, 4-летний мальчик и женщина-пассажира от полученных травм погибли на месте. Еще двоих пассажиров микроавтобуса в тяжелом состоянии доставили с места ДТП в Мошковскую ЦРБ. Вскоре одна из пострадавших умерла в больнице. Среди пассажиров рейсового автобуса никто не пострадал, их доставили в пункт назначения резервным транспортом.

Расследование уголовного дела взяла на контроль прокуратура Новосибирской области. Также ведомство с привлечением сотрудников полиции организовало проверку соблюдения законодательства о безопасности дорожного движения.

<https://tass.ru/proisshestviya/9807209>

### **ТАСС; 2020.24.10; ДВА ЧЕЛОВЕКА ПОГИБЛИ И ТРОЕ ПОСТРАДАЛИ В ДТП С АВТОБУСОМ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

Автобус и легковой автомобиль столкнулись на трассе в Ростовской области, в результате два человека погибли, трое госпитализированы. Об этом сообщили журналистам в субботу в отделе пропаганды УГИБДД ГУ МВД России по Ростовской области.

ДТП произошло в ночь на субботу. «На 20-м километре автодороги Самбек – Матвеев-Курган (Матвеево-Курганский район) водитель 1996 года рождения, управляя автомобилем «ВИС 234900», по предварительным данным, выехал на полосу встречного движения и столкнулся с пассажирским автобусом Kassbohrer Setra S под управлением водителя 1978 года рождения. В результате ДТП погибли водитель и пассажир (мужчина

1997 года рождения) автомобиля «ВИС», пострадали и были госпитализированы водитель и два пассажира автобуса (мужчина 1971 года рождения и девушка 2001 года рождения)», – говорится в сообщении.

По факту аварии проводится проверка.

<https://tass.ru/proisshestiya/9806025>

### **ТАСС; 2020.23.10; В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО НА СТОЯНКЕ ЗАГОРЕЛСЯ ТЯГАЧ**

Об этом ТАСС в пятницу сообщил источник в экстренных службах.

«На стоянке №93 в Шереметьево произошло возгорание тягача. Площадь и причины устанавливаются», – сказал собеседник агентства.

По данным источника, пострадавших в результате происшествия нет. Аэропорт работает в штатном режиме.

<https://tass.ru/proisshestiya/9804605>

**[Вернуться в оглавление](#)**