



Ежедневный мониторинг СМИ

28 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2020.27.10; ИНВЕСТИЦИИ В БУДУЩЕЕ. КУДРИН, РЕШЕТНИКОВ, ФАЛЬКОВ И ДИТРИХ ОБОЗНАЧИЛИ КЛЮЧЕВЫЕ СТАТЬИ РАСХОДОВ БЮДЖЕТА.....	4
ПРАЙМ; 2020.27.10; ГЛАВА МИНТРАНСА РФ ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ НЕОБХОДИМ ПОСТЕПЕННЫЙ РОСТ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ	6
ПРАЙМ; 2020.27.10; МИНТРАНС РФ В 2020 Г В 1,5 РАЗА УВЕЛИЧИЛ ОБЪЕМ ДОРОЖНЫХ СТРОЕК, НЕСМОТРЯ НА COVID-19.....	6
ТАСС; 2020.27.10; ДИТРИХ: ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ С 2011 ГОДА ВЫРОСЛО В 2,4 РАЗА, ДО 600 МЛРД РУБЛЕЙ.....	7
ТАСС; 2020.27.10; В ОПОРНУЮ СЕТЬ АВТОДОРОГ ВОЙДУТ 170 ТЫС. КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС	7
ТАСС; 2020.27.10; ДИТРИХ: СМЕРТНОСТЬ В ДТП В РОССИИ СНИЗИЛАСЬ ПРАКТИЧЕСКИ В ДВА РАЗА ЗА ПОСЛЕДНИЕ 10 ЛЕТ.....	8
REGNUM; 2020.27.10; ДИТРИХ УКАЗАЛ НА «УЗКОЕ МЕСТО» В РАЗВИТИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ.....	8
REGNUM; 2020.27.10; «СПАСЛИ НАСЕЛЕНИЕ НЕБОЛЬШОГО ГОРОДКА» – МИНИСТР ТРАНСПОРТА О ДТП	9
REGNUM; 2020.27.10; ОНЛАЙН-ВСТРЕЧА «В ВЕРХАХ»: ЗАСЕДАНИЕ «ФОРУМА СТРАТЕГОВ-2020».....	9
ТАСС; 2020.27.10; ЭКСПЕРТ: РОСТ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬ ОТКАЗА ОТ ЛИЧНОГО АВТОМОБИЛЯ.....	9
ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.28.10; ВРЕМЯ НОВЫХ ДОРОГ; КУДА ПОШЛА СОТНЯ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ ОТ «ПЛАТОНА».....	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ ВИДАВШИЕ КОВИДЫ; ИРИНА АЛПАТОВА; 2020.28.10; КАК ПОДДЕРЖАТ ПРОМЫШЛЕННИКОВ И АГРАРИЕВ; У ЭКСПОРТЕРОВ – СВОЕ «ЕДИНОЕ ОКНО»	16
ГУДОК; АЛЕКСАНДР ЗУБОВ; 2020.28.10; ПРАВИЛА РАЗВИТИЯ; ПРОЕКТ НОВОЙ РЕДАКЦИИ ПТЭ РАЗРАБОТАН С УЧЕТОМ ЛУЧШИХ МИРОВЫХ ПРАКТИК ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ	17
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.28.10; АЛЕКСЕЙ КУДРИН ПРЕДЛОЖИЛ РЕФОРМИРОВАТЬ ГОСПРОГРАММЫ; ПО МНЕНИЮ ГЛАВЫ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ, ИХ НЕОБХОДИМО РАЗДЕЛИТЬ НА ПРОСТЫЕ И ПОНЯТНЫЕ ПРОЕКТЫ.....	20
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.26.10; МАСКА УЖЕ ПОЧТИ КАК КАСКА; ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ПРИЗНАЛА ПАНДЕМИЮ ПРОДОЛЖАЮЩЕЙСЯ И ПОСТЕПЕННО К НЕЙ ПРИВЫКАЕТ	21
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.28.10; МИНФИН НАШЕЛ ПОДХОД К ИМУЩЕСТВУ; ГОСАО И ФГУПЫ ЖДЕТ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ	22
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.28.10; «ВСЬ РЫНОК ЖДЕТ ПОНЯТНОЙ ПОЛИТИКИ»; ГЛАВА GLOBALTRANS ВАЛЕРИЙ ШПАКОВ ОБ ИНВЕСТОРАХ, РЕГУЛЯТОРАХ И СКИДКАХ	23
ГАЗЕТА.РУ; ПАВЕЛ ИВАНКИН; 2020.28.10; ГОСУДАРСТВУ ПОРА ОПРЕДЕЛИТЬСЯ, КАКУЮ ФУНКЦИЮ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНЯТЬ РЖД	28

ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; ГЕНДИРЕКТОР «ГАЗПРОМБАНК ЛИЗИНГА» МАКСИМ АГАДЖАНОВ: «ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ НУЖНЫ НОВЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ»	29
ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; ФАС ОТМЕНЯЕТ ИТОГИ КОНКУРСА НА КОНЦЕССИЮ АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА, КОТОРЫЙ ВЫИГРАЛО СП ХОЛДИНГОВ ТРОЦЕНКО И ВЕКсельБЕРГА	32
РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.27.10; ПОЧТИ 83 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РАЗВИТИЕ ДОРОГ В ПОДМОСКОВЬЕ В 2021 ГОДУ	33
ТАСС; 2020.27.10; В КРЫМУ НАЧАЛОСЬ ОБНОВЛЕНИЕ АВТОБУСОВ И ТРАМВАЕВ НА ГОРОДСКИХ МАРШРУТАХ	33
ТАСС; 2020.27.10; ПЕТЕРБУРГ И ЛЕНОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЮТ ВОЙТИ В ДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ АГЛОМЕРАЦИЕЙ	34
ТАСС; 2020.27.10; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ЗАМЕНЯТ ВСЕ АВТОБУСЫ И ТРОЛЛЕЙБУСЫ НИЗКОПОЛЬНЫМИ МАШИНАМИ ДО 2022 ГОДА.....	34
ТАСС; 2020.27.10; ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ НАЧНУТ ВНЕДРЯТЬ В СТАВРОПОЛЕ С 2021 ГОДА	35
ТАСС; 2020.27.10; ПЕРВЫЕ СВЕТОФОРЫ ПОЯВИЛИСЬ В ЭВЕНКИЙСКОМ РАЙОНЕ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ.....	35
REGNUM; 2020.26.10; ЯРОСЛАВСКИЙ ГУБЕРНАТОР ЛИЧНО КОНТРОЛИРУЕТ СИТУАЦИЮ С ДОБРЫНИНСКИМ МОСТОМ.....	36
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.28.10; ВОДИТЕЛЯМ ПОВЫСЯТ КЛАСС.....	36
ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; ПЕРЕСМОТР КЛАССОВ РИСКА ПО ВЗНОСАМ НА ТРАВМАТИЗМ ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ С АВИАЦИИ И РЖД – ГЛАВА ФСС...	39
ВОСТОК МЕДИА; 2020.27.10; ЗАВЕРШИЛАСЬ ЗАБАСТОВКА НА АВТОПЕРЕХОДЕ «ПОГРАНИЧНЫЙ – СУЙФЭНХЭ» В ПРИМОРЬЕ	40
ПРАЙМ; 2020.27.10; РОСТРАНСНАДЗОР НЕ ВЫЯВИЛ НАРУШЕНИЙ НА ВОКЗАЛАХ И В ПОЕЗДАХ МОСКВЫ НА ФОНЕ COVID	41
ПРАЙМ; 2020.27.10; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕЧИСЛЯТЬ СУБСИДИИ ГТЛК НА ЗАКУПКУ ТРАМВАЕВ ЕЖЕМЕСЯЧНО – ПРОЕКТ	42
ГАЗЕТА.РУ; 2020.27.10; ЭКСПЕРТ УКАЗАЛ НА ПРИЧИНЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ К ЧЕРНОМОРСКОМУ ПОБЕРЕЖЬЮ	42
ТАСС; 2020.27.10; ГОСДУМА ПРЕДЛОЖИТ НАПРАВИТЬ ДОПОСРЕДСТВА БЮДЖЕТА НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА.....	42
ТАСС; 2020.27.10; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБРИЛ ИСКЛЮЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КАРТ ИЗ ЗАПРЕТА НА ПОПОЛНЕНИЕ НАЛИЧНЫМИ	44
ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К ДЕКАБРЮ ПОДГОТОВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В РЕГИОНАХ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; ГАЗПРОМ ПОДПИСАЛ С РТ-ЛОГИСТИКА СОГЛАШЕНИЕ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГАЗА НА ТРАНСПОРТЕ	45
РАДИО КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2020.27.10; СПЕЦИАЛИСТ РАССКАЗАЛ О НОВЫХ КРИТЕРИЯХ ЧИСТОТЫ ДЛЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ	45
ПРАЙМ; 2020.27.10; СТОЙКИ ВЫЗОВА ТАКСИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОСТАВИТЬ НА ТУРОБЪЕКТАХ С НИЗКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТЬЮ	46
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.28.10; ЕЩЕ НЕ НАКАТАЛИСЬ: ПОЧЕМУ РАСТЕТ АВАРИЙНОСТЬ В КАРШЕРИНГЕ; КОЛИЧЕСТВО ДТП РАСТЕТ, НЕСМОТРЯ НА МЕРЫ, ПРЕДПРИНЯТЫЕ ОПЕРАТОРАМИ	46
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2020.28.10; ОСТАНОВКА ЭЛЕКТРИЧКИ – У ДИРИЖАБЛЯ; СТАНЦИИ МОСКОВСКИХ	

ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ ПРЕВРАЩАЮТСЯ В СОВРЕМЕННЫЕ МИНИ-ВОКЗАЛЫ.....	48
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА АЛПАТОВА; 2020.28.10; СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ ГОРОДА, ГДЕ ИСПЫТАЮТ «УМНЫЕ ДОРОГИ».....	50
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; ИРИНА БЕЛОВА; 2020.28.10; НЕ ИГРА В ШАШЕЧКИ; ЗАКОНУ О ТАКСИ ТРЕБУЕТСЯ КАРДИНАЛЬНАЯ ПЕРЕРАБОТКА С УЧЕТОМ РЕАЛИЙ ПАССАЖИРОПОТОКА	50
ТАСС; 2020.27.10; СОВЕТ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ РЖД НЕ ОДОБРИЛ ТАРИФНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ КОМПАНИИ	52
ТАСС; 2020.27.10; РЖД: ПАССАЖИРЫ СТАРШЕ 65 ЛЕТ СНОВА СМОГУТ ВЕРНУТЬ КУПЛЕННЫЕ В КАССАХ БИЛЕТЫ ДИСТАНЦИОННО.....	53
ТАСС; 2020.27.10; «НОРНИКЕЛЬ» ИНВЕСТИРУЕТ В ПАРК ТЕПЛОВОЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В НОРИЛЬСКЕ 6,5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	53
ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; ОПЕРАТОР Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В КРЫМ С СЕРЕДИНЫ ДЕКАБРЯ ЗАПУСКАЕТ ПОЕЗДА ИЗ АСТРАХАНИ	53
ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ВЕТКИ К ИНАГЛИНСКОМУ ГОКУ ГРУППЫ КОЛМАР В ЯКУТИИ.....	54
ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; РАБОЧАЯ ГРУППА ИМО СОГЛАСОВАЛА ПРОЕКТ НОВЫХ МЕР СНИЖЕНИЯ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ МОРСКИМИ СУДАМИ.....	55
ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; РФ РАЗРЕШИЛА ПОЛЕТЫ ЗА РУБЕЖ ИЗ УФЫ	56
ТАСС; 2020.27.10; ЧАСТЬ АЭРОДРОМА БЕЛЬБЕК В СЕВАСТОПОЛЕ ПЛАНИРУЮТ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ ДЛЯ ГРАЖДАНСКИХ ПЕРЕВОЗОК	57
ТАСС; 2020.27.10; BOEING ВЗАИМОДЕЙСТВУЕТ С АВИАВЛАСТЯМИ РОССИИ ПО ВОЗВРАЩЕНИЮ 737 МАХ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ	57
РИА НОВОСТИ; 2020.27.10; ЭКСПЕРТЫ ОЖИДАЮТ СНИЖЕНИЯ СТОИМОСТИ АВИАБИЛЕТОВ НА МАЛЬДИВЫ	58
ТАСС; 2020.27.10; АЭРОПОРТ В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ УВЕЛИЧИЛ РЕЙСЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И СОЧИ В ЗИМНЕМ РАСПИСАНИИ	58
ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ЗИМОЙ БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В 16 РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ	59
ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; RED WINGS ДУМАЕТ НАД СОЗДАНИЕМ СТРУКТУРЫ ДЛЯ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ SSJ-100	59
ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; AZUR AIR ПЕРЕОБОРУДОВАЛА ПОД ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ДВА BOEING-767, НА ОЧЕРЕДИ -757.....	59
ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; АВИАКОМПАНИИ НАКОПИЛИ ДОЛГИ ПЕРЕД БАНКАМИ, НЕОБХОДИМО ПРОДЛИТЬ ЛЬГОТНЫЙ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ – РСПП	60
РИА НОВОСТИ; 2020.27.10; НА ТРАССЕ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ ПЕРЕВЕРНУЛСЯ МИКРОАВТОБУС	60
РИА НОВОСТИ; 2020.27.10; ПРИ ОСМОТРЕ ВЗОРВАВШЕГОСЯ ТАНКЕРА ОБНАРУЖИЛИ ТЕЛА ПОГИБШИХ	61
РИА НОВОСТИ; 2020.27.10; ЭКСПЕРТ НАЗВАЛ ВОЗМОЖНУЮ ПРИЧИНУ ВЗРЫВА НА ТАНКЕРЕ В АЗОВСКОМ МОРЕ	61
РИА НОВОСТИ; 2020.27.10; ПОВРЕЖДЕННЫЙ ВЗРЫВОМ ТАНКЕР В АЗОВСКОМ МОРЕ ДОСТАВИЛИ В ПОРТ В КРЫМУ	62

ПУБЛИКАЦИИ

ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2020.27.10; ИНВЕСТИЦИИ В БУДУЩЕЕ. КУДРИН, РЕШЕТНИКОВ, ФАЛЬКОВ И ДИТРИХ ОБОЗНАЧИЛИ КЛЮЧЕВЫЕ СТАТЬИ РАСХОДОВ БЮДЖЕТА

Пандемия коронавируса заставила весь мир, и Россия не исключение, актуализировать повестку, пересмотреть подходы к госуправлению. Учитывая новые условия, ООН выделила 17 целей устойчивого развития (ЦУР). Указом же российского президента определены пять ключевых для страны национальных целей. Как их достичь, как переформатировать процессы и как перераспределить ресурсы – об этом говорили министры Максим Решетников, Валерий Фальков и **Евгений Дитрих**, а также глава Счетной палаты России Алексей Кудрин на **Форуме стратегов**. Читайте подробности на «ФедералПресс».

Путь к общим целям развития

Указом президента России определены пять национальных целей развития страны: сохранение населения, здоровье и благополучие людей; возможности для самореализации и развития талантов; комфортная и безопасная среда для жизни; достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство и цифровая трансформация. Казалось бы, это примерно треть от списка целей устойчивого развития, закрепленного ООН, но, по мнению экспертов, именно эти направления – ключевые для России, а часть из общемировых ЦУР для страны просто-напросто неактуальны. Как отметил глава Минэкономразвития Максим Решетников, «общенациональные цели берут основное – то, что актуально для России». Цели определены, и теперь необходимо объединить усилия властей всех уровней, подключить бизнес и общество к их достижению.

Вместе с тем нужно учитывать текущую ситуацию. Решетников называет ее «отклонением от некой траектории», пусть «временное, но ощутимое». «Пандемия задает новую реальность. Возможно изменение отношения к инвестициям, развивается удаленная занятость. Мы еще не осознали, в каких условиях нам дальше предстоит развиваться. Задача – адаптировать всю систему управления в стране к новой реальности», – отмечает Решетников.

Прежде всего, речь о правильном выборе стратегических приоритетов и качественном стратегическом планировании. По мнению главы Счетной палаты России Алексея Кудрина, это «на 50% решает задачу правильного распределения ресурсов». «Мы должны повышать качество стратегического планирования, – убежден Кудрин. – Правительство существенно серьезнее стало относиться к вопросам системного планирования. Не зная, как идут процессы в этой области, трудно корректировать свои действия и принимать управленческие решения».

Второй момент – качество госпрограмм. Кудрин считает, что существующая «иерархия документов» слишком сложная, а отсюда не всегда эффективная. Причем все госпрограммы имеют множество показателей, которые «не всегда сбалансированы и потому расфокусируют внимание». По мнению Алексея Кудрина, «нужно сделать эти программы более лаконичными, чтобы они были понятны людям, а не только чиновникам-управленцам».

Что нужно делать сейчас для ускоренного и устойчивого развития, так это внедрять проектный подход, повышать качество координации между министерствами и ведомствами. Кроме того, Кудрин заострил внимание на комплексном подходе: в современном мире цели устойчивого развития можно достичь только в их единстве.

Скажем, нельзя разделять экологию, образование и инфраструктуру – «только вместе они дадут эффект».

Развитие инфраструктуры тоже стало одним из пунктов экспертного обсуждения. Прежде всего, транспортной. Как отметил **министр транспорта Евгений Дитрих**, 2020 год для этой отрасли стал прорывным – несмотря на пандемию, строительство дорог в России не остановилось ни на секунду. **«Страна нуждается в развитии транспортной инфраструктуры. Это и глобальная связанность страны, и возможность экономически эффективно перевозить грузы, это и цена товара в итоге, и налоговые поступления. Транспортная инфраструктура – это возможность перемещения для людей. Это развитие городских агломераций, пространственное развитие»**, – отметил Дитрих.

Другой аспект – образование и наука, без которых достижение целей устойчивого развития тоже невозможно. Глава Минобрнауки Валерий Фальков сообщил, что **нацпроект «Наука»** будет скорректирован. В новом документе наука будет увязана с университетами. По словам Фалькова, одно без другого в современном мире просто невозможно, так как эти отрасли как раз решают в комплексе общие задачи. «Университеты неразрывно связаны с наукой, а научные организации должны развиваться в интеграции с университетами. Это всегда требует серьезного сосредоточения усилий, – убежден Фальков. – Концентрируясь на прорывных направлениях, мы создаем условия для развития».

И университеты, и научные институты должны понимать перспективы, рассчитывать свои исследовательские проекты на продолжительные сроки. Поэтому пока министерство обозначило повестку до 2030 года. Как отметил Валерий Фальков, основная цель – «сделать университеты более исследовательскими», и через десять лет войти в десятку лучших стран мира по этому показателю (сейчас Россия на 18 месте).

Финансовый вопрос

Достижение любой цели без финансовых затрат практически невозможно. А если говорить о стратегических проектах, вопрос их финансирования встает еще более остро. Вот и глава Счетной палаты России Алексей Кудрин говорит, что «качественное стратегическое планирование – это половина решения задачи». К ней как раз относится «структура вложений», распределение денежных потоков.

Вторая же составная часть успеха, согласно формуле Кудрина, – понять, как это сделать, и определить, что «является драйвером экономики в текущий момент».

Алексей Кудрин убежден, что нужно увеличивать финансирование ключевых отраслей – образования и здравоохранения как сфер, которые формируют человеческий капитал. Частично это можно делать за счет перераспределения денежных средств в бюджете.

Еще одно направление, которое требует увеличения финансирования – это инфраструктура. «Это меняет качество общения, скорость движения товаров и населения, это способствует пространственному развитию, это сближает разные территории. Миграция становится важным элементом динамики всей экономики, – отмечает Кудрин. – Плюс у нас очень высокие транспортные издержки в силу площади территории страны и низкой развитости транспортной инфраструктуры. Поэтому развитие инфраструктуры требует увеличения расходов в 1,5-2 раза».

На традиционный в таких случаях вопрос «а деньги где?» Кудрин отвечает весьма просто и определенно: нужно увеличивать заимствования и не бояться этого, а также необходимо уменьшить госкомпаниям дотации и субсидии, которые не связаны с основной деятельностью. «Лучше вкладывать в инфраструктуру, которая работает на общие возможности. Инфраструктура – это инвестиции в будущее, они пролонгированы, – убежден глава Счетной палаты. – Если не будет развиваться инфраструктура, это будет сдерживать экономический рост».

<https://fedpress.ru/article/2608404>

ПРАЙМ; 2020.27.10; ГЛАВА МИНТРАНСА РФ ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ НЕОБХОДИМ ПОСТЕПЕННЫЙ РОСТ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ

Постепенный рост инвестиций в транспортную инфраструктуру необходим, поскольку он связан с перспективными возможностями для дорожных строителей и предпринимателей закупать технику, нанимать людей на будущие проекты и наращивать свои компетенции, заявил в ходе **XIX общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России»** глава Минтранса РФ Евгений Дитрих.

«Мы за то, чтобы постепенно наращивать инвестиции в инфраструктуру для того, чтобы не только объемы денег могли нас продвигать вперед, но и наши производственные мощности не отставали», – сообщил Дитрих в эфире телеканала «Россия 24».

Необходимость постепенного увеличения инвестиций в транспортную инфраструктуру, по его мнению, связана с перспективой возможностей для дорожных строителей и предпринимателей **«закупать технику и учить вкладывать в будущее, нанимать людей на будущие проекты, наращивать свои компетенции».**

«Только в этих условиях мы действительно видим перспективный рост», – считает Дитрих.

По его словам, дальнейшее финансирование **национальных проектов по автомобильным дорогам и Комплексного плана развития магистральной инфраструктуры (КПМИ)** предполагает поэтапный рост инвестиций. **«Если взглянуть на дальнейшее финансирование национальных проектов, национального проекта по дорогам и КПМИ, традиционно финансирование строится по принципу лесенки. ... Это традиционная модель, предполагающая постепенный, поэтапный рост»,** – резюмировал министр.

ПРАЙМ; 2020.27.10; МИНТРАНС РФ В 2020 Г В 1,5 РАЗА УВЕЛИЧИЛ ОБЪЕМ ДОРОЖНЫХ СТРОЕК, НЕСМОТРЯ НА COVID-19

Минтранс РФ в текущем году смог в полтора раза увеличить объемы дорожных строек, несмотря на ограничения из-за распространения коронавируса, сообщил **глава ведомства Евгений Дитрих.**

По его данным, в 2011 году на федеральные дорожные стройки в России тратилось из бюджета порядка 250 миллиардов рублей в год, к 2019 году этот показатель вырос до 400 миллиардов.

«В период пандемии, когда родина нуждалась в драйверах, когда мы все хотели, чтобы у нас были вещи, за которые мы могли бы держаться, чтобы преодолеть пандемию, удалось увеличить объемы транспортного строительства. Только по дорожникам в 2020 году это было на федеральные трассы без малого 600 миллиардов рублей. То есть в полтора раза удалось увеличить объемы дорожных строек», – привел данные министр в ходе форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России».

Он также напомнил, что в этом году дополнительно по указу президента регионам было направлено 100 миллиардов рублей на увеличение дорожного строительства в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги».**

«Нам удалось практически с самого начала (пандемии – ред.) в дискуссиях с коллегами из Минтруда убедить, доказать и получить решение, что транспортная стройка – это процесс непрерывного цикла, нельзя его останавливать пандемическими ограничениями и ни на секунду фактически по стране не останавливались эти стройки», – также подчеркнул он.

ТАСС; 2020.27.10; ДИТРИХ: ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ С 2011 ГОДА ВЫРОСЛО В 2,4 РАЗА, ДО 600 МЛРД РУБЛЕЙ

Объемы финансирования дорожных проектов увеличились – с 250 млрд рублей в 2011 году до 600 млрд рублей в 2020 году, сообщил глава Минтранса РФ Евгений Дитрих на пленарной сессии в рамках онлайн этапа девятнадцатого Форума стратегов 2020-2021 в эфире телеканала «Россия-24».

«В 2011 году на федеральные дорожные стройки родина тратила из бюджета порядка 250 млрд рублей. К 2019 году мы подросли до 400 млрд (рублей), – отметил министр. – В период пандемии, когда родина нуждалась в драйверах, когда мы все хотели, чтобы у нас были вещи, за которые мы могли бы держаться для того, чтобы преодолеть пандемию, удалось увеличить объемы транспортного строительства. Только по дорожникам – 400 млрд (рублей) в 2019 году, а в 2020 году на федеральные трассы это было без малого 600 млрд рублей, то есть в полтора раза удалось увеличить объемы строек (по сравнению с предыдущим годом – Прим. ред.)».

Дитрих также уточнил, что во время пандемии дорожное строительство не останавливалось «практически ни на одну секунду». Сейчас в стране строится около 2000 тыс. км автодорог, 16 тыс. км реконструируется.

По словам министра, в этом году по поручению президента РФ в регионы было направлено дополнительные 100 млрд рублей на опережающее строительство автодорог. Деньги выдавались регионам, которые уже выполнили свои планы на 2020 год по нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги», и с помощью них смогли приступить к выполнению дорожного плана на следующий год.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/finansirovanie-doroznyh-proektov-s-2011-g-vyroslo-v-24-raza-do-600-mlrd-rub-ditrih>

ТАСС; 2020.27.10; В ОПОРНУЮ СЕТЬ АВТОДОРОГ ВОЙДУТ 170 ТЫС. КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС

План опорной сети российских автодорог, который первый вице-премьер Андрей Белоусов поручил сформировать Минтрансу РФ к апрелю 2021 года, будет включать 170 тыс. км региональных и федеральных трасс. Об этом сообщил глава Минтранса РФ Евгений Дитрих на пленарной сессии в рамках онлайн этапа девятнадцатого Форума стратегов 2020-2021 в эфире телеканала «Россия-24».

«Внутри нацпроектов, которые мы сейчас сложили вновь, у нас есть важнейшая задача, связанная с формированием опорной дорожной сети. Порядка 170 тыс. км должны быть сформированы, к 2030 году содержаться в нормативном состоянии. Если до сих пор мы приводили в порядок региональные трассы, которые выберут субъекты РФ, теперь мы хотим вместе с ними определить основные транспортные магистрали, по которым будут доставляться грузы и перемещаться основные людские потоки. В этих трассах мы видим и федеральные трассы, и региональные – именно они должны быть в порядке», – отметил Дитрих.

Ранее министр сообщал, что первые наброски плана опорной дорожной сети будут представлены в правительство в ноябре. К его формированию министерство совместно с Росавтодором и госкомпанией «Автодор» (специализируется на строительстве и эксплуатации платных трасс) приступили в конце ноября прошлого года.

Тогда Дитрих подчеркивал, что в основе проекта заложен так называемый маршрутный принцип выполнения работ. Согласно ему, если на каком-либо участке трассы начались дорожные работы, они должны быть закончены до ближайшего населенного пункта.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-opornuu-set-avtodorog-vojdut-170-tys-km-regionalnyh-i-federalnyh-trass>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/10/27/v-opornuiu-set-avtodorog-v-rossii-vkliuchat-170-tysiach-kilometrov-trass.html>

https://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=87062

<https://rosinfra.ru/news/v-opornuu-set-avtodorog-vklucat-170-tys-km-regionalnyh-i-federalnyh-trass>

<https://news.myseldon.com/ru/news/index/239715542>

<https://theworldnews.net/ru-news/v-opornuiu-set-avtodorog-v-rossii-vkliuchat-170-tysiach-kilometrov-trass>

ТАСС; 2020.27.10; ДИТРИХ: СМЕРТНОСТЬ В ДТП В РОССИИ СНИЗИЛАСЬ ПРАКТИЧЕСКИ В ДВА РАЗА ЗА ПОСЛЕДНИЕ 10 ЛЕТ

Смертность в дорожно-транспортных происшествиях в России снизилась почти в два раза за последние 10 лет. Обеспечение безопасности является непростой, но важной целью, которая ставится при развитии транспортной инфраструктуры, сказал во вторник глава Минтранса Евгений Дитрих.

«За последние десять лет практически вдвое удалось снизить смертность в ДТП на дорогах», – сообщил министр в рамках онлайн этапа девятнадцатого Форума стратегов 2020-2021 в эфире телеканала «Россия-24».

По словам Дитриха, только с 2012 по 2018 год показатели снизились на треть. «Мы смогли спасти 10 тысяч человеческих жизней», – добавил он, напомнив, что задачи по обеспечению безопасности на дорогах сейчас решаются в рамках нацпроектов.

Накануне президент России Владимир Путин поручил правительству добиться к 2030 году снижения показателя смертности в ДТП до 4 человек на 100 тыс. населения. Снижение смертности на дорогах является одним из важнейших показателей нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ditrih-smernost-v-dtp-v-rossii-snizilas-prakticeski-v-dva-raza-za-poslednie-10-let>

На ту же тему:

<https://lenta.ru/news/2020/10/27/smert/>

<https://www.9111.ru/questions/7777777771049371/>

<http://fi-hi.ru/smernost-v-dtp-v-rossii-snizilas-v-dva-raza-za-desyat-let/>

<https://news.sputnik.ru/proisshestiya/942a2428fa76c7c6326b42a932cb94ae73591947>

[https://newsae.ru/novosti/27-10-](https://newsae.ru/novosti/27-10-2020/smernost-v-dtp-v-rossii-snizilas-v-dva-raza-za-desyat-let/)

[2020/smernost-v-dtp-v-rossii-snizilas-v-dva-raza-za-desyat-let/](https://newsae.ru/novosti/27-10-2020/smernost-v-dtp-v-rossii-snizilas-v-dva-raza-za-desyat-let/)

REGNUM; 2020.27.10; ДИТРИХ УКАЗАЛ НА «УЗКОЕ МЕСТО» В РАЗВИТИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Для развития дорожно-транспортной сети важно учесть, чтобы смежные отрасли могли обеспечивать необходимые поставки. Об этом 27 октября заявил министр транспорта России Евгений Дитрих на форуме «Стратегическое планирование в регионах и городах России».

«Мы за то, чтобы постепенно наращивать инвестиции в инфраструктуру. Чтобы не только объёмы денег могли нас продвигать вперёд, но и наши производственные мощности не отставали», – заявил Дитрих.

«Это очень важно, чтобы и долгосрочно, до 2024, до 2030 года строители, потенциальные предприниматели в этой сфере, дорожные строители, транспортные – видели свои перспективы. Потому что только в этих условиях они будут иметь возможности закупать технику, учить, вкладывать в будущее, нанимать людей на будущие проекты», – указал он.

<https://regnum.ru/news/polit/3100035.html>

На ту же тему:

<https://news.myseldon.com/ru/news/index/239708503>

REGNUM; 2020.27.10; «СПАСЛИ НАСЕЛЕНИЕ НЕБОЛЬШОГО ГОРОДКА» – МИНИСТР ТРАНСПОРТА О ДТП

С 2012 по 2018 год в России смертность на дорогах снизилась на треть. Об этом 27 октября заявил министр транспорта России Евгений Дитрих на форуме «Стратегическое планирование в регионах и городах России».

«За последние десять лет практически вдвое удалось снизить смертность дорожно-транспортных происшествий. На дорогах только с 2012 по 2018 год эта цифра снизилась на треть. Мы смогли спасти десять тысяч человеческих жизней за этот период», – заявил Дитрих.

«Это, в общем, население небольшого городка. И эти задачи мы, собственно, стараемся решать в рамках национальных проектов», – указал он.

<https://regnum.ru/news/polit/3100012.html>

REGNUM; 2020.27.10; ОНЛАЙН-ВСТРЕЧА «В ВЕРХАХ»: ЗАСЕДАНИЕ «ФОРУМА СТРАТЕГОВ-2020»

В Санкт-Петербурге проходит XIX общероссийский форум «Стратегическое планирование в регионах и городах России», называемый также «Форумом стратегов». В связи с эпидемиологической ситуацией форум «Реальность 2020 и повестка десятилетия» было решено провести в два этапа под брендом «Форум стратегов 2020–2021»: в онлайн-режиме с 20 октября по 30 октября 2020 г., и в очном формате в апреле 2021 г.

Ежегодно в «Форуме стратегов» принимают участие более тысячи человек: представители Федерального собрания Российской Федерации, федеральных министерств и ведомств Российской Федерации, региональных администраций и законодательных собраний, муниципалитетов, представители бизнеса, научного и экспертного сообществ, общественных организаций, иностранных государств, СМИ.

В текущем формате в мероприятии примут участие глава Счётной палаты РФ Алексей Кудрин, глава Минэкономразвития РФ Максим Решетников, министр науки и высшего образования РФ Валерий Фальков, глава Минтранса РФ Евгений Дитрих, помощник президента РФ Максим Орешкин, заместитель министра науки и высшего образования РФ Алексей Омельчук, губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов и многие другие.

<https://regnum.ru/news/polit/3099886.html>

На ту же тему:

<http://bujet.ru/article/412292.php>

<https://tass.ru/press/11569>

<https://www.mskagency.ru/calendar/69900>

<http://gosmetod.ru/article/412294/>

<http://okmo.news/new.php?1718>

<http://ekogradmoscow.ru/novosti/novosti-press-sluzhb/natsionalnye-tseli-razvitiya-rossijskoj-federatsii-na-period-do-2030-goda-novaya-rol-natsproektov-kak-drajvera-vosstanovleniya-rossijskoj-ekonomiki>

<https://фондимушества.рф/news/vazhneyshee-sobitie-onlayn-etapa-foruma-strategov>

ТАСС; 2020.27.10; ЭКСПЕРТ: РОСТ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬ ОТКАЗА ОТ ЛИЧНОГО АВТОМОБИЛЯ

Развитие плотной многоэтажной застройки в рамках масштабного строительства по **нацпроектам** может потребовать от государства проведения политики отказа от личного автомобиля. Альтернатива в развитии пригородных территорий, которое невозможно без кратного увеличения плотности дорожной сети. Об этом во вторник рассказал **директор**

Института экономики транспорта и транспортной политики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» Михаил Блинкин.

«Цифры в 100-120 млн кв. м ежегодного ввода жилья (одна из целей **нацпроекта** «Жилье и городская среда», прим. – ТАСС) недостижимы без параллельного движения по развитию транспортной инфраструктуры», – отметил Михаил Блинкин на организованной ТАСС сессии «Национальные цели развития РФ на период до 2030 года. Новая роль **нацпроектов** как драйвера восстановления российской экономики» в рамках онлайн этапа девятнадцатого Форума стратегов 2020-2021.

По словам эксперта, есть две возможности увязки этих направлений. «Одно из двух, либо это развитие малоэтажных пригородов с очень плотной дорожной сетью, либо плотная многоэтажная застройка, но уже свободная от автомобилей», – отметил он.

Плотная застройка России находится в экзотической ситуации, рассказал Михаил Блинкин. «Обладая самой большой территорией в мире, мы вынуждены вести компактную многоэтажную застройку», – отмечает он.

Проблема в том, что для развития односемейного малоэтажного строительства в пригородах необходима плотность более 6 км дорог на один кв. км площади. У нас рекорд плотности – быстро строящиеся Троицкий и Новомосковский административные округа Москвы, но и они на показатель в 6 км выйдут лишь в 2035 году с нынешних 2,5 км. В результате в России застройка уплотняется. «Но увеличение этажности застройки, ее плотности ведет нас к ограничениям на личный автотранспорт, – отмечает эксперт. – Мы в таких домах еще помешаемся, а автомобили уже нет».

Как отмечает Блинкин, во многих крупных городах мира уже введены различные законодательные ограничения на использование личного автомобиля, будь то платный въезд, ваучеры на покупку, обязательность покупки парковки и многое другое. В России пока даже нет понятия в законодательстве – застройки свободной от автомобилей, а вне законодательного поля решать проблему эффективно невозможно.

Дорожный ответ

В тоже время, инвестирование в дорожное строительство «стреляет сразу по всем азимутам», считает Блинкин. «Это не только решение отраслевых транспортных задач, но и мощный синергетический эффект, от развития промышленности строительных материалов и заканчивая, может быть самым главным – созданием транспортно освоенной территории для нового строительства», – говорит он.

Как напоминает эксперт, сейчас идет переформатирование **нацпроектов**, в частности **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**. По сути, оно балансирует цели различных отраслей. В частности, в рамках **нацпроекта** появился новый федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях». Он решает сразу несколько задач: транспортную, экологическую, развития отечественного машиностроения и экспорта. Не утвержденная пока версия проекта предполагает обновление до 30% городского пассажирского транспорта к 2030 году, а в ближайшие годы переход на новые модели организации перевозок. Это повысит востребованность общественного и снизит необходимость использования личного транспорта.

Одновременно правительство работает на формирование к апрелю 2021 года опорной дорожной сети, в которую войдут как федеральные, так и региональные и субрегиональные трассы. Речь может идти о порядка 170 тыс. км дорог, говорил недавно **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. Для поддержания их в нормативном состоянии потребуется существенно увеличение финансирования дорожной отрасли. Вопрос в текущей ситуации не простой, отмечает Блинкин, но вложения в дороги имеют существенный мультипликативный эффект для всей экономики.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ekspert-rost-zilisnogo-stroitelstva-mozet-potrebovat-otkaza-ot-licnogo-avtomobila>

ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.28.10; ВРЕМЯ НОВЫХ ДОРОГ; КУДА ПОШЛА СОТНЯ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ ОТ «ПЛАТОНА»

В ноябре исполнится пять лет с момента запуска государственной системы «Платон». За эти годы в дорожный фонд России от грузоперевозчиков в виде покилометровой платы за федеральные дороги поступило 120 млрд рублей, что позволит построить и восстановить более 130 мостов и 3,5 тыс. км дорог. С 2020 по 2022 год на собранные госсистемой средства **Росавтодор** расширит и капитально отремонтирует 44 участка федеральных автотрасс протяженностью 600 км, проходящих по территориям 23 регионов страны. Сейчас «Платон» выполняет свою главную задачу: полученные средства направляются на ремонт и строительство дорожной инфраструктуры, отмечают опрошенные «Известиями» эксперты. Внедрение системы дало еще один важный эффект: рынок автоперевозок в России – вопреки прогнозам скептиков в 2015-м – стал прозрачнее и цивилизованнее, чего давно ждали честные предприниматели. При этом перевозчики настаивают на усилении контроля за теми, кто пытается обойти систему и не вносить плату.

«ГОРЯЧЕЕ» ПОШЛО

На пятый год работы «Платон» прошел через очередную волну информационных вбросов – в частности, сообщений о распространении покилометровой платы на легковые машины, которые стали повторением точно такого же мифа, запущенного на старте госсистемы в 2015 году.

– Госсистема «Платон» создана для соблюдения установленного действующим законодательством порядка взимания платы только для транспортных средств разрешенной максимальной массой свыше 12 т, – подчеркнули в пресс-службе «Платона» в ответ на сообщения анонимного Telegram-канала «Незыгарь» о появлении на сайте системы раздела для регистрации легковых автомобилей, что якобы свидетельствует о планах по взиманию платы не только с большегрузов.

Эксперты назвали произошедшее вбросом с политической целью – для расширения сферы действия системы нужно в первую очередь изменение законодательства, а не разделов сайта.

– Смотрел сам – нет такого раздела на сайте, – заявил партнер аналитического агентства «Автостат» и автоэксперт Игорь Моржаретто, взявшийся проверить опубликованную анонимами информацию.

Большинство экспертов сошлись в том, что цель этого вброса – создание горячей темы перед выборами в Госдуму и привлечение внимания 45-миллионной аудитории владельцев частных автомобилей.

Введение платы для легковых автомобилей, по мнению гендиректора аналитического центра «Полит ген» Ярослава Игнатовского, и сейчас, и в среднесрочной перспективе – несвоевременный шаг.

– Несмотря на то что количество автомобилей увеличивается, а вместе с этим растут и затраты на поддержание автодорожной инфраструктуры, установление платы за проезд для легковых автомобилей грозит социальным напряжением. За передвижение большегрузов платят компании-перевозчики, поэтому расход на «Платон» не бьет по кошельку самих водителей, – рассуждает он.

Приняв «Платон», Россия пошла по пути мировых тенденций, отметил автоэксперт. Он напомнил о существовании подобной системы в Германии, на опыт которой часто ссылаются в нашей стране.

Так, немецкий Toll Collect только через десять лет работы снизил порог охвата автомобилей грузоподъемностью с 12 до 7,5 т. Запуск такой системы в Германии обоснован справедливым принципом, обеспечивающим взимание платы за пользование дорожной инфраструктурой с тех видов транспортных средств, которые оказывают

большую нагрузку на автомагистрали и используют их в коммерческих целях в отличие от легковых авто, а также стимулированием к повышению экологического класса грузовиков.

«ВОССТАНОВИТЬ СПРАВЕДЛИВОСТЬ»

Сейчас в российской госсистеме зарегистрирован 1 млн 386 тыс. большегрузов. За месяц к «Платону» присоединилось 14,5 тыс. транспортных средств. Грузоперевозчикам за эти годы выдано 2,2 млн бортовых устройств.

Свою лепту в дорожный фонд России вносят и иностранцы: зарубежные перевозчики из 70 стран мира зарегистрировали в системе «Платон» более 330 тыс. 12-тонников. Около 15% всех перечисленных средств заплатили именно иностранные логистические компании, работающие на российских автомагистралях.

Все иностранные фуры, которые едут по нашим федеральным дорогам, платят так же, как и все, отметил спецпредставитель президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов. Он подчеркнул, что иностранцев таким образом уравнили в правах с нашими дальнбойщиками, которым приходится вносить плату за передвижение по трассам за границей.

– Я поддерживаю «Платон». Когда я был вице-премьером и отвечал за транспорт, я публично говорил, не стеснялся. Меня, прямо скажем, злило то обстоятельство, что у нас на все виды транспорта есть оплата за инфраструктуру, кроме автомобильного, – говорил Сергей Иванов. – Только на автомобильных дорогах, которые на тот момент все были бесплатные, бесплатно можно было везти все что угодно. И я знаю случаи, когда металл и уголь по 60 т везли на фурах, потому что бесплатно, не надо платить за инфраструктуру. Конечно, это разбивало дороги без конца. И вот как раз система «Платон» призвана, я бы так сказал, восстановить справедливость. Это же справедливо: едешь – плати, едешь на тяжелой фуре – плати, естественно, больше.

44 ДОРОГИ И 100 МОСТОВ ЗА ДВА ГОДА

Трассы, которые за счет средств от «Платона» планируется восстановить в течение ближайших двух лет (а это 44 участка федеральных автодорог), станут вдвое шире: двухполосными, более комфортными и безопасными. За этот же период дорожники капитально отремонтируют 100 «платоновских» мостов.

За минувший месяц дорожники завершили ремонт 17-километрового участка трассы М7 «Волга» в Чувашии, где расширили проезжую часть до четырех полос, а встречные потоки на одном из самых загруженных отрезков магистрали разделили барьерным ограждением. Также **Росавтодор** расширил до четырех полос шестикилометровый подъезд к Черкесску на федеральной трассе А165. На ополз неопасном отрезке дороги возвели железобетонную подпорную стену длиной 325 м. Еще 5 км этой магистрали будет расширено в следующем году. Ежедневно по трассе А165 проезжает более 10 тыс. автомобилей.

До конца следующего года четырехполосным станет другой участок подъездной дороги к Черкесску длиной 14 км на трассе Р217 «Кавказ». Первые четыре километра отремонтировано уже в этом году.

В середине сентября с месячным опережением на «платоновские» деньги капитально отремонтировали мост на 532-м км федеральной трассы Р228 в Волгоградской области. В нормативное состояние приведены опоры и пролетные строения, а для устройства дорожного полотна применили усовершенствованный асфальтобетон, улучшающий сцепление колес с проезжей частью, что снизит риски образования колеи летом и разрушения зимой.

ГДЕ ДЕНЬГИ?

Пять лет назад введение «Платона» вызывало недовольство водителей и компаний-перевозчиков, но система доказала свою эффективность: денег на развитие автодорожной

инфраструктуры в бюджет стало поступать больше, отмечает гендиректор аналитического центра «Политген» Ярослав Игнатовский.

– Транспортники обращали внимание на завышенные тарифы, необоснованный размер штрафных санкций. В итоге ряд их требований был удовлетворен, а социальное возмущение стало уходить из информационной повестки, – напомнил собеседник «Известий». По его словам, благодаря «Платону» нелегальные перевозчики были вынуждены уйти с рынка.

Деньги от «Платона» используются для совершенствования дорожной инфраструктуры, идут на восстановление и строительство дорог и мостов, подчеркнул председатель межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак.

– Утилитарную задачу, которую возлагали на «Платон», система очевидно выполняет: деньги действительно собираются, в дорожный фонд поступило уже более 100 млрд рублей, за эти годы отремонтированы и построены нужные и важные объекты дорожной инфраструктуры, – сказал «Известиям» эксперт.

Первоначальная настороженность в отношении системы, по мнению Игоря Моржаретто, была связана с тем, что в России мало кто готов отдавать деньги на подобные цели.

– Постепенно все поняли, что за счет этих средств отремонтировано много дорог и построено много новых мостов, – рассуждает Игорь Моржаретто.

Более того, нецелевого расходования средств, собранных системой «Платон», о котором пять лет назад заявлял ряд «экспертов», не выявили и проверки Счетной палаты и Совета Федерации.

– Средства использованы целенаправленно: для строительства, реконструкции и ремонта аварийных мостов и путепроводов, для ремонта убитых дорог, – заверил член комитета по экономической политике Совета Федерации Юрий Важенин.

Он добавил, что информацию, куда нужно направить средства, дают сами пользователи дорог. Регулярные отчеты об отремонтированных дорогах появляются на специальной странице dorogi.platon.ru, чего не происходит на сайтах подобных систем в Белоруссии и странах Европы – Германии, Словакии и Австрии, обращает внимание Борис Рыбак.

СМЕНА НАЗНАЧЕНИЯ

В дальнейшем действие «Платона» может распространиться на региональные дороги, полагает автоэксперт Игорь Моржаретто.

– Региональные трассы не менее федеральных нуждаются в ремонте. Часть автомобилей, которые раньше ходили по федеральным трассам, перешли на маршруты по региональным и достаточно сильно их разбили, – посетовал он.

По словам председателя МОЭС Бориса Рыбака, «Платон» расширится в первую очередь на те дороги, статус которых правительство планирует сменить на федеральные, где необходимо обеспечить равный контроль для всех грузоперевозчиков и построить инфраструктуру системы.

– Если примерно 80% федеральных трасс сейчас соответствует стандарту, то из региональных до него не дотягивает и половина. Если дороги сменят статус, то есть надежда, что их качество улучшится, – считает эксперт.

В ближайшие годы, по данным **Минтранса России**, назначение сменят почти 20 тыс. км региональных дорог – в этом случае протяженность федеральных трасс превысит 70 тыс. км.

АКТИВНОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

К октябрю объем грузоперевозок восстановился после апрельского падения из-за пандемии коронавируса, отметили в пресс-службе компании-оператора госсистемы «Платон» «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС), опираясь на данные индекса «Платона», который публикуется еженедельно и показывает разницу общего пробега грузовиков по федеральным трассам между 2020 и 2019 годами.

– Более того, грузоперевозчики из ритейла, сельскохозяйственной и строительной отраслей, а также логистические компании (сборные грузы) с июля демонстрируют положительные показатели экономической активности по сравнению с прошлым годом, – рассказали «Известиям» в пресс-службе.

Эту статистику использует для контроля ситуации Минэкономразвития, отмечал ранее глава ведомства Максим Решетников.

Сейчас плата с большегрузов практически не влияет на стоимость перевозки и не отражается на конечных ценах перевозимой продукции, отметил Борис Рыбак.

– Самые главные расходы в грузовых перевозках – это стоимость топлива и зарплата водителей, а доля расходов от «Платона» незначительна. Кроме того, система взимания платы действует только на федеральных трассах, протяженность которых составляет пять процентов от всех дорог в стране. Если это переложить на продукты и товары, которые перевозятся, то это меньше, чем одна десятая процента, – пояснил председатель МОЭС.

Влияние платы за федеральные дороги по системе «Платон» на конечную стоимость основных видов промышленной и продовольственной продукции выражается в сотых долях процента (максимально 0,03-0,05%), а для дорогостоящих товаров – тысячные доли процента, подтверждают расчеты заводделом управления перевозками грузов автомобильным транспортом НИИ автомобильного транспорта Ивана Батищева.

Борис Рыбак добавил, что своевременный ремонт автотрасс позволяет повысить скорость доставки и, соответственно, снизить расходы предпринимателей на топливо и ремонт грузовиков.

Министр транспорта России Евгений Дитрих также отмечал, что взимание платы по «Платону» критическим образом не влияет на объем грузовых автомобильных перевозок в период пандемии нового коронавируса.

– Сегодня грузовые автоперевозки сбалансированы. Видим, что объем перевозок на грузовом автотранспорте стабилен, не очень сильно упал по сравнению с прошлым годом, – сказал **министр**. – Нужно четко понимать, что платоновский платеж для потенциала перевозок решающего значения не имеет.

БЕЛЫЙ РЫНОК

Система «Платон» достигла важной цели и привела к «обелению» и прозрачности рынка автомобильных грузоперевозок, полагает исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольга Федоткина. С ней соглашается Борис Рыбак.

– Самое главное, что введение «Платона» изменило рынок автомобильных грузовых перевозок. Он стал менять свою конфигурацию и из абсолютно нерегулируемого, сложившегося таким к 2005 году, превращается в более контролируемый и цивилизованный.

Этот рынок важен для России, – подчеркнул собеседник «Известий».

По его оценке, годовой оборот грузовых автомобильных перевозок исчисляется колоссальными суммами: от пяти до шести триллионов рублей.

Борис Рыбак добавил, что запуск государственной системы «Платон» стал внешней силой для оздоровления отрасли автомобильных грузоперевозок.

– Именно с этого момента начался абсолютно новый и более высокий уровень конструктивного диалога между рынком и регулятором. «Платон» стал не только способом мониторинга транспортных потоков и сбора средств на строительство дорог, но и стимулом к долгожданному наведению порядка на рынке грузоперевозок. И на сегодняшний день у перевозчиков ожидание в развитии «Платона» как источника данных для корпоративных платформ и дополнительных цифровых сервисов, – заключил эксперт. Сокращение количества «серых» перевозчиков и как следствие снижение уровня недобросовестной конкуренции – положительный эффект в работе «Платона», отмечают в автотранспортном предприятии розничной сети «Магнит» – компании «Сельта».

– Уменьшение аварийности, улучшение экологической обстановки, отчетность по собранным средствам и их распределению, – перечислил очевидные плюсы «Платона» представитель компании.

Розничная сеть «Магнит» в этом месяце стала победителем IV Национальной премии «Грузовики и дороги» в категории крупнотоннажных перевозок на внутрироссийских маршрутах, сообщается на сайте премии. В тройке лидеров этой номинации и логистическая компания «Деловые линии», в которой также ценят госсистему за результат ее работы – улучшение дорожной инфраструктуры.

Статистика госсистемы «Платон» стала одним из критериев отбора лучших грузоперевозчиков.

– Представители госсистемы «Платон» традиционно входят в состав жюри ежегодного конкурса. Ключевым критерием наших оценок являются данные государственной системы «Платон». Мы анализировали сразу несколько параметров: объем парка и его прирост за год, экономическую активность на основе интенсивности движения. Совокупный «флот» отмеченных компаний вырос за год почти на 700 грузовиков, рост пробега по федеральным трассам достигал 10% и более в отдельные месяцы весной в период коронавирусного спада, – пояснил представитель пресс-службы РТИТС.

ДОБАВОЧНАЯ ПОЛЬЗА

Данные о количестве передвигающихся 12-тонников по федеральным трассам, полученные от «Платона», используют государственные ведомства и надзорные службы, отметил гендиректор РТИТС, директор Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) Антон Замков.

– Изначально система «Платон» была интегрирована с налоговой службой, дальше подключились таможенники, МВД, ГИБДД, и в результате сейчас мы получили довольно серьезный каркас, основанный на сотрудничестве с органами власти, – пояснил «Известиям» Антон Замков.

Однако перевозчики настаивают на продолжении усиления контроля за нарушителями, которые не вносят плату за федеральные дороги.

– Большим цивилизованным перевозчиком, которые отчисляют средства, не нравится, что некоторые ловкачи научились объезжать по региональной трассе или пытаются обойти систему. Те, кто не платит в «Платон», естественно, имеют конкурентные преимущества, они могут установить более низкие тарифы на перевозки, и это портит рынок, – убежден Борис Рыбак.

По его словам, претензии перевозчиков заключаются в том, чтобы контроль оплаты усиливался.

– Платить должны все, а тех, кто увильивает, нужно наказывать, – подчеркнул председатель МОЭС.

В ближайшие несколько лет контроль за проездом большегрузов будет усиливаться. Соответствующая инфраструктура «Платона» при увеличении протяженности федеральных трасс пополнится 30 автомобилями и 155 дополнительными рамными конструкциями, фиксирующими с помощью специальных сканеров и камер проезд грузовиков круглосуточно, рассказал ранее в интервью «Известиям» гендиректор РТИТС Антон Замков.

Сегодня тариф «Платона» – 2,20 рубля за километр. По законодательству он должен индексироваться раз в год в зависимости от размера инфляции. В июле **Федеральное дорожное агентство** сообщило, что с 1 февраля 2021 года плата может составить 2,31 рубля за километр.

По поручению **Минтранса Росавтодор** информирует перевозчиков об изменении стоимости за полгода до индексации. По мнению исполнительного директора СЭЛ Ольги Федоткиной, такое заблаговременное предупреждение важно для бизнеса.

Этот подход обеспечивает спокойное планирование деятельности, прозрачность и предсказуемость инфраструктурного тарифа, пояснила эксперт.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ ВИДАВШИЕ КОВИДЫ; ИРИНА АЛПАТОВА; 2020.28.10; КАК ПОДДЕРЖАТ ПРОМЫШЛЕННИКОВ И АГРАРИЕВ; У ЭКСПОРТЕРОВ – СВОЕ «ЕДИНОЕ ОКНО»

Важнейшим шагом в поддержке экспорта станет запуск до конца 2020 года платформы «Мой экспорт» на базе Российского экспортного центра. Система станет единой точкой входа экспортеров для получения всех государственных услуг в области внешнеэкономической деятельности. «Мой экспорт» подключен к системе межведомственного взаимодействия и Единой системе идентификации и аутентификации (ЕСИА), то есть входит в экосистему информационных государственных систем. Экспортерам больше не надо будет подавать документы в несколько инстанций – единожды загруженные на платформу, они будут использоваться всеми вовлеченными ведомствами – ФТС, ФНС, Минпромторгом и другими.

В обновленном **нацпроекте «Международная кооперация и экспорт»**, как ожидается, останется только три федеральных проекта – поддержка промышленного и сельскохозяйственного экспорта, а также системные меры поддержки. Часть мер из «удаленных» федпроектов переедут в оставшиеся, а логистические мероприятия, включая их финансирование, переместятся в госпрограмму **Минтранса**. Так, развитие **пунктов пропуска** на границе синхронизируют с развитием объектов транспортной инфраструктуры.

Важными целями проекта останутся прирост доли экспорта продукции обрабатывающей промышленности, сельскохозяйственной продукции и услуг в ВВП страны на 20%. Кроме того, планируется увеличить торговую и производственную кооперацию в рамках Евразийского экономического союза не менее чем в полтора раза.

На финансирование **нацпроекта** в первоначальной версии (до 2024 года) было запланировано 956,8 млрд рублей из федерального бюджета. Сейчас бюджет проекта пересматривается, однако меры поддержки секвестировать не планируется, говорят эксперты. Более того, могут появиться новые стимулирующие экспортеров инструменты. Например, со следующего года должен заработать механизм ребейтов – компенсации затрат на производство зарубежных фильмов на территории России.

По итогам 8 месяцев 2020 года несырьевой неэнергетический экспорт составил 94 млрд долларов. По прогнозу Российского экспортного центра, по итогам года показатель будет на уровне 148-150 млрд долларов (в прошлом году – 154,5 млрд). В обновленном варианте **нацпроекта** цель в 250 млрд перенесена с 2024 на 2030 год.

Денис Мантуров, министр промышленности и торговли:

«Российская сторона открыта взаимодействию и выстраиванию сотрудничества с европейскими и евразийскими партнерами, предметной и конструктивной совместной работе по всем актуальным вопросам глобальной повестки, особенно с учетом происходящих системных изменений мировой экономики. Я имею в виду прежде всего глобальное переформатирование цепочек поставок и кооперационных связей. Я уверен: объединив усилия, мы сможем открыть новые горизонты для наших предприятий в самых разных отраслях экономики. Мы заинтересованы в более глубоких формах промышленной кооперации, переходе к совместному производству продуктов с высокой добавленной стоимостью».

Бюджет даст денег на дорогу

Промышленный экспорт согласно действующему варианту **нацпроекта «Международная кооперация и экспорт»** должен составить к 2024 году 205 млрд долларов, то есть больше 80% от всего запланированного объема экспорта (250 млрд

долларов). Из них 60 млрд – цель по экспорту машиностроения, 37 – продукции химпрома, 58 – металлургии и 2,3 млрд долларов – легкой промышленности.

С изменением **нацпроекта** сроки достижения этих целей передвинуты на 2030 год. Однако Минпромторг продолжает активно развивать меры поддержки промышленного экспорта. Экспортеров будут поддерживать на международных торговых площадках, оказывать субсидиарную поддержку, государство также займется развитием послепродажных центров обслуживания техники. Последнее особенно важно для экспорта товаров машиностроения с долгим сроком службы. В странах поставки необходимо наладить бесперебойный доступ запчастей и регулярное проведение техобслуживания.

В части субсидий сейчас в работе два инструмента – субсидия на транспортировку и субсидия на омологацию и сертификацию. Это одни из самых затратных статей расходов экспортеров. Государство субсидирует затраты на поставку автомобильным, воздушным и водным транспортом, а также издержки, связанные с арендой вагонов, платформ, контейнеров. Субсидия по омологации и сертификации предполагает компенсацию затрат на проведение НИОКР, сертификацию на внешних рынках и участие в международных организациях по стандартизации.

<https://rg.ru/2020/10/27/kak-podderzhat-promyshlennikov-i-agrariev.html>

ГУДОК; АЛЕКСАНДР ЗУБОВ; 2020.28.10; ПРАВИЛА РАЗВИТИЯ; ПРОЕКТ НОВОЙ РЕДАКЦИИ ПТЭ РАЗРАБОТАН С УЧЕТОМ ЛУЧШИХ МИРОВЫХ ПРАКТИК ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ

Минтранс России при участии ОАО «РЖД» готовит новую редакцию Правил технической эксплуатации железных дорог (ПТЭ) РФ, которая должна стать более удобной для пользователей, чем действующий документ, и открыть дорогу новым технологиям. Особенности новых ПТЭ и замечания участников рынка железнодорожных перевозок были обсуждены на круглом столе, подготовленном редакцией газеты «Гудок» совместно с Департаментом безопасности движения ОАО «РЖД».

ПТЭ устанавливают основные положения и порядок работы железных дорог и работников железнодорожного транспорта, основные размеры, нормы содержания сооружений, устройств и подвижного состава, предъявляемые к ним классные требования, систему организации движения поездов и принципы сигнализации. ПТЭ обязательны для всех подразделений и работников железнодорожного транспорта, так как их выполнение позволяет обеспечить слаженность действий всех структур, четкую и бесперебойную работу, безопасность движения.

Дополнять больше нельзя

Действующие ПТЭ приняты в 2010 году. Тогда это был отвечающий своему времени документ, включивший инструкции по движению поездов и маневровой работе, по сигнализации. В отличие от предыдущих ПТЭ редакция 2010 года была лишена ссылок на приказы, издаваемые на уровне начальников дорог и начальников отделений магистралей. Но подробное нормативное описание всей материальной части и технологических процессов заставляло вносить изменения в документ. ПТЭ стали увеличиваться в размере и усложняться в использовании, становясь ограничителем для внедрения целого ряда современных технологий, таких как вождение грузовых составов машинистом без помощника, применение беспилотных систем. «Правила технической эксплуатации железных дорог видоизменялись, дополнялись и уже во многом слабо отображают перспективы и возможности, которые есть у владельца инфраструктуры по поступательному развитию», – констатирует заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Департамента безопасности движения Шевкет Шайдуллин. В **Минтрансе** и РЖД стали думать над модернизацией правил. Безальтернативность коренной перестройки документа зафиксировал и Минюст России, уведомивший **Минтранс** о том, что согласно существующим правовым нормам вносить

дополнительные изменения в действующие ПТЭ больше нельзя – надо разрабатывать новую редакцию. «В соответствии с протоколом заседания комиссии РФ по законопроектной деятельности от 27 июля этого года в настоящее время **Минтранс России** совместно с РЖД проводит разработку новых правил технической эксплуатации железных дорог РФ», – говорит заместитель директора Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта **Минтранса России** Константин Григорьев.

Части целого

Проект новой редакции ПТЭ разрабатывается **Минтрансом** и РЖД совместно с Институтом управления и цифровых технологий **РУТ (МИИТ)**. Перед началом создания структуры документа проведена исследовательская работа по анализу лучших мировых практик в регулировании деятельности железнодорожного транспорта. В итоге новые ПТЭ поделены на две основные части. Одна должна осуществлять на уровне **Минтранса** государственное регулирование с целью установления и соблюдения основных, предельно допустимых норм и требований безопасности при работе подвижного состава, инфраструктуры, построении эксплуатационной работы. Предлагается также на государственном уровне установить минимальные требования к квалификации персонала. А вторая часть, касающаяся требований к техническим средствам железнодорожного транспорта и процессам эксплуатации, отдается на регулирование владельцу инфраструктуры. То есть нормы содержания, эксплуатации и контроля инфраструктуры; порядок допуска, система контроля, обеспечения безопасности подвижного состава; нормы эксплуатации информационных систем и технологий будут определяться владельцем инфраструктуры – РЖД – для путей общего пользования и собственниками – для путей необщего пользования. Проще говоря, государству предложено установить рамки допустимого, внутри которых РЖД и владельцы путей необщего пользования будут иметь свободу действий, регулируя параметры приобретаемой продукции и услуг через установление технических условий, применение ГОСТов. Начальник Департамента технической политики ОАО «РЖД» Владимир Андреев отмечает, что в проекте новой редакции ПТЭ исключены требования к проектированию, к конструкции подвижного состава, дублирование технических регламентов Таможенного союза, федеральных законов, ГОСТов. Вместе с тем установлены обязанности разработчиков автоматизированных систем управления; требования к системам цифровой поездной радиосвязи и беспроводной передачи данных; предусмотрена возможность эксплуатации подвижного состава, оборудованного системами автоматизированного и дистанционного управления; ряд других норм, открывающих дорогу цифровизации и автоматизации.

Столкновение интересов

Проект новых правил был размещен на федеральном портале проектов нормативных правовых актов с 20 августа по 10 сентября. «Поступило очень много замечаний, предложений. Какие-то замечания спорные, есть те, которые мы принимаем. В данное время работа продолжается, процесс очень сложный, учитывая большое количество участников рынка. Поэтому абсолютно правильно сегодня проведение такого круглого стола, чтобы еще раз лично обсудить все эти предложения и замечания», – отмечает Константин Григорьев. Институт управления и цифровых технологий **РУТ (МИИТ)** обработал более 400 замечаний к документу, поступивших на федеральный портал проектов нормативных правовых актов от проектных организаций, производителей железнодорожной техники, операторов подвижного состава, других предприятий и организаций, имеющих отношение к работе железнодорожного транспорта. «Основные замечания поступили к разделам технической эксплуатации сооружений и устройств путевого хозяйства и технической эксплуатации железнодорожного подвижного состава», – сообщил директор Института управления и цифровых технологий **РУТ (МИИТ)** Сергей Вакуленко. Разработчики выделили наиболее частые вопросы, на которые дали ответы. В

инфраструктурном блоке большое число оставивших свои замечания под проектом ПТЭ, в частности, высказывают опасения о возможном снижении качества работ по ремонту и содержанию пути, после того как ПТЭ возложат на владельца инфраструктуры определение межремонтных сроков и порядка проведения ремонтов. На государственном уровне будет введена только норма минимального количества контрольных промеров. «Риск снижения качества выполнения работ по ремонту и текущему содержанию инфраструктуры отсутствует, так как в соответствии с п. 43 проекта ПТЭ владелец инфраструктуры, владелец путей необщего пользования обязан содержать все элементы инфраструктуры в исправном и работоспособном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов в соответствии с проектной и конструкторской документацией», – объясняет Сергей Вакуленко.

То есть владельцу инфраструктуры или путей необщего пользования дается возможность самостоятельно определять порядок выполнения таких работ, но при этом все параметры инфраструктуры должны соответствовать проектной и конструкторской документации, обеспечивающей необходимый уровень качества и безопасности продукции в соответствии с ГОСТом.

Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожного транспорта» (НП «ОПЖТ») внесло 95 замечаний к проекту новой редакции ПТЭ. При этом президент НП «ОПЖТ» Валентин Гапанович в основном положительно отозвался о проекте правил и выделил ключевые, на его взгляд, моменты. В частности, обратил внимание на введение ответственности владельца подвижного состава за его техническое состояние. «Абсолютно правильно! Весь мир так работает, а у нас почему-то все свалили на владельца инфраструктуры», – заявил Валентин Гапанович. Кроме того, президент НП «ОПЖТ» отметил возложение ответственности за безопасную работу систем автоматизации на разработчика программного обеспечения. А вот у члена президиума саморегулируемой организации «Союз операторов железнодорожного транспорта» Ирины Чиганашкиной возложение ответственности за своевременное выполнение технического обслуживания (ТО) вагонов на их владельцев вызвало много вопросов. В том числе в связи с тем, что техобслуживание будет осуществлять собственник подвижного состава, а установление порядка ТО остается за владельцем инфраструктуры. При этом в проекте нет перевозчика, который сейчас ведет ТО вагонов. «Если не появляется перевозчик и его обязанности передаются оператору, видимо, совместно с владельцем инфраструктуры, надо будет выстроить какое-то новое взаимодействие с участниками рынка», – предполагает Ирина Чиганашкина. Она считает, что оператору понадобится беспрепятственный допуск на инфраструктуру, обеспечение допуска представителей оператора для контроля инфраструктуры на предмет качества ее содержания и влияния на состояние вагона, определение и согласование мест проведения ТО в пути следования.

Подводя итог дискуссии, Константин Григорьев заметил, что **Минтранс** рассмотрит все высказанные предложения, но призвал участников рынка железнодорожных перевозок проявить больше готовности к компромиссу, чтобы перейти от споров к утверждению и принятию документа. А Шевкет Шайдуллин отметил, что новых российских ПТЭ ожидают многие железнодорожные администрации СНГ, входящие в пространство 1520. Они готовы к актуализации собственных документов нормативного регулирования с учетом изменений в России.

Что дальше

Сейчас проект новой редакции ПТЭ будет доработан с учетом полученных замечаний, после чего снова появится на федеральном портале проектов нормативных правовых актов. Пройдя эту процедуру, документ отправится на оценку в Минэкономики РФ, получив которую будет подписан **министром транспорта** и передан на регистрацию в Минюст. Точных сроков прохождения процедур нет, но принять новые ПТЭ надо не позднее июня будущего года. Потому что 30 июня 2021 года истекает срок, когда

существующие ПТЭ можно применять с целью надзора и контроля, – с этого дня они станут просто справочником.

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.28.10; АЛЕКСЕЙ КУДРИН ПРЕДЛОЖИЛ РЕФОРМИРОВАТЬ ГОСПРОГРАММЫ; ПО МНЕНИЮ ГЛАВЫ СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ, ИХ НЕОБХОДИМО РАЗДЕЛИТЬ НА ПРОСТЫЕ И ПОНЯТНЫЕ ПРОЕКТЫ

Государственные программы требуют пересмотра, заявил глава Счетной палаты Алексей Кудрин, выступая на «Форуме стратегов – 2020». «Госпрограммы оказались устаревшими для сегодняшнего динамичного управления, достижения целей», – считает Кудрин и добавляет, что в нынешнем виде государственные программы сложны, их слишком много, у них много целей и еще больше показателей, которые не всегда сбалансированы. «Там много так называемых индикаторов более низкого уровня, – объясняет он. – Вся эта система административных показателей очень сложно управляется». Одним словом, пора сделать госпрограммы более лаконичными и понятными людям, «а не только чиновникам-управленцам», полагает глава Счетной палаты.

В настоящее время в России реализуется 41 государственная программа, еще три находятся на стадии разработки, сообщается на сайте правительства. Госпрограммы разделены на пять тематических блоков: новое качество жизни, инновационное развитие и модернизация экономики, обеспечение национальной безопасности, сбалансированное региональное развитие, эффективное государство. В сентябре Счетная палата подготовила доклад, в котором заявила, что параметры госпрограмм не всегда взаимосвязаны между собой, а цели и мероприятия могут не полностью отражать задачи, поставленные перед ведомствами. К примеру, к 1 сентября 2020 г. кассовое исполнение госпрограммы «Экономическое развитие и инновационная экономика» едва превысило 55% (у некоторых ее подпрограмм уровень исполнения еще ниже – 5–11%), несмотря на увеличение бюджетных ассигнований на нее почти на 22% (на 219 млрд руб.). Немного лучше ситуация с исполнением и многих других госпрограмм, свидетельствуют оценки аудиторов Счетной палаты.

Споры об эффективности госпрограмм ведутся уже больше двух лет. В 2018 г. тот же Кудрин отмечал, что недочеты в исполнении и финансировании госпрограмм были выявлены практически во всех министерствах. В сентябре 2019 г. Максим Орешкин, занимавший тогда должность министра экономического развития, назвал госпрограммы «болотом» и заявил о необходимости их реформирования. В феврале 2020 г. Минэкономразвития предложило упростить выделение средств на госпрограммы – в частности, предусмотреть возможность переносить остатки неиспользованных средств, выделенных на исполнение госпрограмм, между годами по аналогии с национальными проектами. А 26 октября глава думского комитета по бюджету Андрей Макаров предложил главе правительства Михаилу Мишустину при формировании бюджета на следующие три года вообще отказаться от госпрограмм как механизма бюджетного планирования.

«Стратегическими документами на самом деле являются национальные цели, поставленные президентом, и план правительства по достижению этих целей, – отметил он. – А государственные программы, как показал опыт 10 лет, – это абсолютно аналитическая модель, группировка расходов бюджета – и ничего больше».

Неэффективность госпрограмм связана с тем, что не реализуется программно-целевой метод их планирования, считает директор Института стратегического анализа «ФБК Grant Thornton» Игорь Николаев. «Проблема не в дефинициях. Не важно, как это назвать – госпрограммой, проектом или процессом, – говорит он. – Проблема в том, что не удерживается взаимосвязанный комплекс мероприятий, который должен приводить к определенной количественной цели. У нас госпрограмма превращается в набор проектов

на заданную тему, и как эти проекты взаимосвязаны, непонятно». Николаев полагает, что в качестве примера стоит обратить внимание на масштабные проекты прошлых лет: «Создание атомной бомбы, освоение космоса – вот это были эффективные госпрограммы».

«Сегодня многие европейские и азиатские страны в рамках разработки и обновления национальных планов перешли к реализации подхода, направленного, во-первых, на определение приоритетных секторов, обладающих наибольшим мультипликативным эффектом на всю экономику в целом, и, во-вторых, на определение потенциальных точек роста, в отношении которых применяются масштабные стимулирующие меры», – говорит директор Института экономики роста им. П. А. Столыпина Анастасия Алехнович.

По ее словам, в России по итогам оценки мультипликативного эффекта на экономику в целом можно выделить восемь приоритетных секторов: экономика простых вещей (производство товаров для потребительского рынка – одежды, обуви, мебели, бытовой техники и электроники), доступный энергоэффективный дом (жилищное строительство, строительные материалы, ЖКХ и развитие инфраструктуры), зеленая среда, эффективное сельское хозяйство (чистые и доступные продукты питания, технологии), повышение глубины переработки сырья (нефти, газа, металлов и др.), мобильность (автотранспорт на природном газе и электричестве, скоростная железнодорожная сеть, региональные авиаперевозки, беспилотный транспорт), индустрия гостеприимства (предприятия туристической отрасли, рестораны, санаторно-гостиничный комплекс, виноделие, профильные услуги и проч.), индустрия здоровья (внедрение новейших медицинских и фармацевтических технологий) и цифровая экономика (IT-оборудование, сервисы и услуги, разработка ПО и цифровых товаров, телекоммуникации и др.).

«В целях достижения наибольшего эффекта от реализации мер государственной поддержки в каждом из секторов необходимо определить «платформы роста» и обеспечить реализацию ударных мер поддержки. Как показывает мировая практика, к таким мерам могут быть отнесены стимулирование спроса, производственной деятельности, снижение налоговой нагрузки, повышение доступности заемного финансирования и снижение регуляторной нагрузки», – говорит Алехнович.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/10/27/844841-aleksei-kudrin>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.26.10; МАСКА УЖЕ ПОЧТИ КАК КАСКА; ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ПРИЗНАЛА ПАНДЕМИЮ ПРОДОЛЖАЮЩЕЙСЯ И ПОСТЕПЕННО К НЕЙ ПРИВЫКАЕТ

Октябрьский опрос деловой активности предприятий Росстатом показал дальнейшее улучшение краткосрочных настроений в промышленности и некоторое ослабление ее ожиданий на полгода вперед. Опубликованные одновременно данные о финансовом результате работы компаний в августе 2020 года схожи: прибыли медленно восстанавливаются, массовая убыточность сконцентрирована в угольной отрасли и транспорте.

Росстат опубликовал две сводки, характеризующие настроения в промышленности осенью 2020 года, – о финрезультатах компаний в августе и о настроениях в промышленности в октябре. Показатели описывают августовско-сентябрьское истощение ресурсов отложенного спроса в экономике – в этой ситуации оценка настроений особенно важна: решения в ней во многом принимаются в условиях неопределенности. Отметим, впрочем, что неопределенность эта не уникальна, и в октябре 2019 года на нее как на важный фактор, ограничивающий рост производства, указывали 44% компаний в обработке (по данным опроса около 3,8 тыс. организаций), хотя в октябре 2020 года их доля выросла до 55%.

Октябрьские настроения в расчетах Росстата («индекс предпринимательской уверенности») лучше сентябрьских – динамика показателя в обработке непрерывно

улучшается с пикового падения в мае, и в отличие от добычи в обработке в августе настроения не ухудшались. Баланс оценок спроса также улучшается – с мая и в обоих секторах. Краткосрочные оценки в обработке в измерении «текущего месяца» вели себя так же, как и ранее (то есть улучшались, оставаясь в целом весьма пессимистичными), в добыче (традиционно оптимистичной) – значимо ухудшались.

Среднесрочные («в следующие полгода») ожидания в промышленности в октябре были хуже августа–сентября – видимо, это «признание» менеджментом неизбежности продолжения пандемии, в августе–сентябре еще не всеобщее.

Оценки компаниями загрузки мощностей в октябре 2020 года – 64% в добыче и 63% в промышленности: напомним, эти данные несопоставимы с данными «разрыва выпуска», стандартно промышленность сильно завывает свой потенциал. Росстат также приводит страновые сопоставления по ОЭСР «индекса уверенности» по сентябрю, отчасти показывающие причины оптимизма ориентированных на экспорт и конкурирующих с импортом компаний. Индекс по России для Европы – один из самых позитивных, лучше он лишь в Швеции: «вторая волна» коронавируса воспринимается в промышленности РФ спокойнее.

Вторая составляющая относительного спокойствия промышленности отчасти видна в данных о финрезультате: в январе–августе 2020 года он составил 61,9% от того же периода 2019 года, тогда как на пике весеннего падения снижался до 41,5%. В сумме сальдированный финрезультат вне финансовой сферы, МСП и госсектора в августе в измерении с начала года преодолел отметку 6,5 трлн руб., особо не заметив спада спроса в августе–сентябре. Помесячные темпы прироста показателя чуть ниже, чем в августе 2019 года, при тех же трендах база по прибыли 2020 года должна составить примерно две трети базы 2019 года или даже больше, притом что еще до второй волны эпидемии в РФ ожидалось 40-процентное падение прибылей в экономике. Доля убыточных компаний сильно выросла в двух отраслях – угольной и транспортной, основные же совокупные убытки (на уровне 750–800 млрд руб. по отрасли в январе–августе) генерируют три сектора: добыча, обработка, торговля, при этом совокупные прибыли организаций в этих секторах в два-три раза выше.

<https://www.kommersant.ru/doc/4549628>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.28.10; МИНФИН НАШЕЛ ПОДХОД К ИМУЩЕСТВУ; ГОСАО И ФГУПЫ ЖДЕТ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ

Спустя полгода после получения полномочий в сфере управления госимуществом Минфин публично обозначил стратегию этой деятельности. Решать накопившиеся проблемы неэффективного и непрозрачного управления госимуществом Минфин и Росимущество намерены цифровизацией учета и консолидацией в руках агентства управленческих полномочий по всем госАО и ФГУПам. Одновременно планируется ужесточить контроль над отслеживанием показателей эффективности управления в госкомпаниях, в том числе – путем замены директивного управления полностью государственными госкомпаниями на нормативное.

Минфин предлагает перейти к единой системе управления компаниями с госучастием, сосредоточив в Росимуществе права акционера всех государственных АО и унитарных предприятий, находящихся в федеральной собственности. Такое предложение ведомство уже направило в правительство, сообщил вчера на заседании круглого стола в Совете федерации глава департамента регулирования имущественных отношений Минфина Андрей Воронцов. Сейчас, по его словам, «корпоративное управление является разрозненным, и такая система представляется неоптимальной».

По словам участников заседания, ключевые проблемы в сфере управления федеральным имуществом – это сложности с реализацией неликвидных активов и неэффективность управления ликвидными. Решать эти проблемы Минфин и Росимущество намерены

цифровизацией процессов учета федерального имущества и имущества со специальным режимом обращения, формированием оптимального состава федеральной недвижимости и обеспечением устойчивого роста стоимости активов и доходов от управления госкомпаниями.

Для повышения эффективности управления госАО и ФГУПами помимо централизации полномочий в Росимуществе Минфин намерен ужесточить контроль над выполнением топ-менеджментом госАО критериев эффективности КРІ.

Предполагается, что среди них будут показатели долговой нагрузки, рентабельности инвестированного и собственного капитала, бесперебойности и безопасности услуг. Одновременно Минфин намерен отказаться от директивного управления госкомпаниями со 100-процентным участием государства в пользу нормативного. До конца года ведомство ожидает решения правительства по унификации дивидендной политики – речь идет о выплатах с учетом прибыли дочерних и зависимых обществ и ее расчете по МСФО. В части учетной политики идут работы по развитию Единой системы управления государственным имуществом и интеграции ее данных с системами бюджетного учета (в частности – для обмена сведениями с Федеральным казначейством при передаче ему сайта торгов госимуществом). Меры должны обеспечить учет имущества с момента его выявления до реализации на торгах и поступления средств от приватизации в бюджет.

Пока же у государства нет полной и достоверной информации о принадлежащем ему имуществе.

Присутствовавший вчера на заседании аудитор Счетной палаты (СП) Андрей Батуркин отметил, что по итогам 2019 года госаудиторы после проведенной Росимуществом инвентаризации выявили 18 тыс. объектов, которые не состоят в реестре ведомства. «Учет – это базис для построения эффективной системы управления госимуществом», – констатировал господин Батуркин. Он предложил по итогам инвентаризации передать ряд объектов в регионы для вовлечения в оборот и эффективного управления. Впрочем, в Росимуществе отмечают, что прибыльные активы и сейчас вовлечены в оборот, принимать же неликвидные регионы не заинтересованы.

До наведения порядка в учете Росимущество не планирует расширения приватизации, однако после инвентаризации объектов ведомству, вероятно, предстоиткратно увеличить объемы списания неликвидных активов по аналогии с объектами незавершенного строительства. Пока же число неликвидных объектов продолжает расти, свидетельствуют данные агентства.

<https://www.kommersant.ru/doc/4549630>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.28.10; «ВСЬ РЫНОК ЖДЕТ ПОНЯТНОЙ ПОЛИТИКИ»; ГЛАВА GLOBALTRANS ВАЛЕРИЙ ШПАКОВ ОБ ИНВЕСТОРАХ, РЕГУЛЯТОРАХ И СКИДКАХ

Globaltrans проводит вторичный листинг глобальных депозитарных расписок (GDR) на Московской бирже. Компания не выпускает бумаги, а создает возможность для котировок в России существующих GDR. О дивидендной политике, финансовых ожиданиях по итогам года, дальнейших планах компании и ее позициях по острым для рынка вопросам “Ъ” рассказал гендиректор Globaltrans Валерий Шпаков.

– Почему вы решили провести листинг бумаг на Московской бирже в такое беспокойное для экономики время?

– Цель – дать возможность российским инвесторам инвестировать в наши GDR напрямую. Так мы хотим расширить круг акционеров и повысить ликвидность. В последнее время видим рост инвестиционной базы на Московской бирже, так что сейчас хорошее время для получения вторичного листинга. Он также позволит Globaltrans попасть в ряд индексов, что также благоприятно для расширения пула инвесторов. Мы представляем отрасль грузовых железнодорожных перевозок; если не считать трубопроводный

транспорт, это почти 90% грузооборота страны. И вряд ли в обозримые десятилетия значение железных дорог как-то поменяется. Кроме того, вторичный листинг – логичный этап развития для компании, которая уже 12 лет публична. Мы первыми в отрасли получили листинг в Лондоне и будем первыми в Москве. Globaltrans понятна для инвесторов, с ясными позициями на рынке, первоклассными клиентами, устойчивой бизнес-моделью.

– Планируете ли менять дивидендную политику?

– Наша дивидендная политика принята и работает уже достаточно давно. Дивиденды остаются приоритетом группы, мы нацелены на высокие выплаты. За первое полугодие 2020 года выплатили 8,3 млрд руб. – это промежуточные дивиденды. Цель на второе полугодие – около 5 млрд руб., мы видим все возможности для ее выполнения. Может ли что-то изменить наше отношение к дивидендной политике? Мне кажется, нет – она достаточно прозрачна и сохранится. Практика выплаты промежуточных дивидендов будет поддерживаться.

– Globaltrans – одна из немногих транспортных компаний с публичным статусом. Это скорее помогает или мешает?

– Мы другой жизни уже себе в принципе не представляем. Все процессы, отчетность доступны для широкого круга инвесторов, в том числе потенциальных. Я считаю, что, например, с точки зрения возможности кредитования у нас, как у публичной компании, больше возможностей.

– Как, по вашим расчетам, для Globaltrans завершится 2020 год со всеми его пертурбациями, пандемией, профицитом вагонов и снижением погрузки?

– Ситуация очень неоднозначна. Если посмотреть, как мы пережили первое полугодие, ее можно назвать беспрецедентной: пандемия, введение ограничений и карантин, резкое снижение экономической активности. Это вылилось в изменение как объемных, так и ценовых параметров в целом по рынку. Мы в моменте решали две основные задачи – защиты здоровья и безопасности сотрудников и управляемости бизнес-процессов для клиентов. Мне кажется, вполне успешно справились, выполнили все обязательства.

Благодаря универсальности парка и умению им управлять смогли быстро переключиться между разными группами грузов и показать результаты лучше, чем отрасль в целом. В первом полугодии грузооборот Globaltrans вырос на 5%, а в целом по сети падение превысило 5%. Мы также эффективно сработали в части управления издержками, сдержали рост операционных затрат. Свободный денежный поток остался на хорошем уровне – около 7 млрд руб. – в том числе благодаря гибкому подходу к инвестициям и расширению парка.

– Ожидаете ухудшения финансовых результатов?

– В текущей ситуации прогнозы – дело неблагоприятное. Мы видим умеренное восстановление спроса, в третьем квартале грузооборот на сети ОАО РЖД почти достиг уровня 2019 года.

Ожидаем, что слабая конъюнктура на рынке грузовых железнодорожных перевозок сохранится до конца года.

Но рассчитываем, что Globaltrans сможет показать достойные результаты. Они будут хуже, чем годом ранее, но позволят обеспечивать выплату запланированных дивидендов.

– По итогам года ожидаете прибыли?

– Ожидаем положительного результата.

– Если говорить в целом о рынке, как вы оцениваете перспективы его возвращения к росту?

– Тенденции, о которых упоминал выше, я оцениваю как положительные. Сегодня слабый рубль поддерживает экспортные рынки, мы видим, что во втором полугодии уже наметилась некая стабилизация объемов. Но все будет зависеть от динамики восстановления мировой и российской экономики.

-
- Что могут сделать операторы, ОАО РЖД, государство для ускорения возвращения рынка к росту?
- Для транспортной отрасли это может быть, например, реализация госпрограмм trade-in, которые могли поддержать операторов и вагоностроителей. Также необходимо ускоренными темпами продолжать развивать инфраструктуру. Восточный полигон – очень актуальная тема, правительство приняло программу развития БАМа и Транссиба. Расширяются железнодорожные подходы к южным и северо-западным портам, и в рамках программы до 2025 года мощности планируется увеличить до 210 млн тонн. А значит, должны вырасти и объемы перевозок. Но хочу подчеркнуть: мы против любых искусственных ограничительных мер со стороны государства, таких как, например, регулирование производства вагонов. Нужно пересмотреть или отменить некоторые программы стимулирования.
- Вы имеете в виду в вагоностроении?
- Да. Приведу пример инновационных вагонов. Скидка на порожний пробег не стимулирует их эффективную работу. Ее надо отменять.
- У ОАО РЖД была идея не отменять ее, а перевести в грузеный пробег. В таком виде она будет стимулирующей?
- То, что ОАО РЖД предлагало, ставило целью стимулировать грузоотправителей увеличивать объемы. Возможно, это было бы полезно с точки зрения пропускных возможностей сети или затрат РЖД, но эффект надо просчитать.
- Какое регулирование выпуска вагонов нужно отменить?
- Дотации, которые государство дает на выпуск вагонов. Все, что производится, должно потребляться.
- Рыночный механизм приобретения вагонов должен основываться на их окупаемости, не на дотациях.
- Как должна быть устроена программа trade-in?
- Если меру вводить, то для всех, не только для универсального парка. Потому что в разных сегментах есть компании, которые хотели бы сдать три вагона и получить за них новый. Это касается и специализированных парков. Плюс, конечно, история должна быть сугубо добровольная и рыночная.
- Сейчас парк в профиците, давно идет разговор о том, что выпуск новых вагонов нужно ограничить. Правильно ли я поняла, что вы не считаете это решением проблемы?
- В принципе да. Должны быть рыночные механизмы, которые будут заинтересовывать участников рынка в покупке вагона. Допустим, сегодня ставки достаточно слабые, и нет условий для эффективных инвестиций в обновление парка. Как вариант есть возможность не останавливать производителя, а за счет trade-in сделать заказы на те вагоны, которые надо обновлять. Как я уже сказал, производители должны больше смотреть в сторону узкоспециализированных вагонов, которые по большей части подходят к срокам окончания эксплуатации. Это и крытые вагоны, и минераловозы, и другие типы парка.
- Намерена ли компания приобретать вагоны в этом или в 2021 году? В каком объеме – большем, чем нужно, чтобы покрыть списание, или меньшем?
- В этом году на фоне слабой рыночной конъюнктуры мы существенно сократили объемы покупки парка. Общие капзатраты, включая расходы на обслуживание парка, сократились почти вдвое. Во втором полугодии закупок нового парка пока вообще не планируем. Инвестиционные затраты будут сосредоточены только на обслуживании. На 2021 год окончательные планы не сформированы, но, как я уже отмечал, сейчас нет предпосылок для вложений в новые вагоны. Наш парк относительно молодой, средний возраст чуть больше 11 лет, так что объемы списания в ближайшие годы минимальны.
- Если сравнивать сегодняшнюю ситуацию с предыдущим периодом низких ставок, они отличаются? Как были усвоены уроки предыдущего кризиса?

– Мы пережили два кризиса, сейчас – третий. Рынок оперирования сильно изменился: конкуренция стала более зрелой, доля крупных игроков выросла. Большинство операторов работают по долгосрочным контрактам. В эту турбулентность рынок вошел совсем в другом состоянии. Но понятно, что полувагоны в целом обслуживают достаточно цикличные отрасли и периоды роста спроса будут сменяться периодами снижения. Важно, чтобы игроки учитывали это в инвестпрограммах. Даже в последние годы, к сожалению, мы наблюдали вложения в новый подвижной состав в ожидании роста спроса, увеличение парка поддерживалось и программой стимулирования покупки инновационных вагонов. Мы против таких искусственных мер, которые разбалансируют рынок.

– Нужен ли некий механизм организации централизованного отстоя вагонов в периоды профицита?

– Операторам нужна общедоступная и недорогая услуга отстоя. Возможность временно размещать свободные вагоны на длительный срок – конечно, за плату, но не с прогрессивной шкалой изъятия денег, как сегодня в ОАО РЖД. Конечно, оператор должен предоставлять гарантии, что парк отправляется в отстой на конкретный срок, который будет оплачен. Поскольку железная дорога не раз заявляла, что незадействованный парк занимает пропускные способности инфраструктуры, механизм мог бы позволить уменьшить нагрузку. Мне кажется, это будет выгодно как железной дороге, так и грузоотправителям и операторам. И, конечно же, должно быть условие добровольности.

Могла бы быть полезна организация централизованного предоставления информации о наличии мест для отстоя подвижного состава и его условиях. Например, есть электронная торговая площадка грузоперевозок, и создание механизма на ней позволило бы все это делать в режиме онлайн. А в дальнейшем можно организовать сервис заключения онлайн соответствующих договоров. Проблема не только в общем профиците вагонов. Бывают периоды, когда подвижной состав работает неритмично. Взять, допустим, те же зерновозы: есть сезон, когда нужно перевозить такие грузы, а есть сезон, когда нужно просто ждать. То есть в целом для режима работы сети это был бы хороший механизм.

– Как вы относитесь к идеям ОАО РЖД по выравниванию тарифов – в частности, к повышению цен на порожний пробег, дополнительной индексации стоимости перевозки контейнеров и т. д.?

– У ОАО РЖД много инициатив в области изменения тарифообразования.

Устранение всех имеющихся тарифных диспропорций вполне может рассматриваться, но исключительно в рамках разработки новой тарифной системы.

То есть работа должна носить системный характер, а не проводиться через точечные изменения, которые нарушают долгосрочное тарифное регулирование. Это наша принципиальная позиция.

– Вы имеете в виду, что все изменения должны вступить в силу лишь за границами действия долгосрочной программы развития ОАО РЖД, то есть после 2025 года?

– Не факт. ОАО РЖД все-таки ставит задачу разработать новую тарифную систему в ближайшие годы. Мне кажется, работа уже начата. Просто стоит главный упор сделать на комплексный подход. Мы все знаем, что правительство четко обозначило систему индексации инфраструктурных тарифов и она работает.

– Globaltrans готов к потенциальному изменению общего тарифного прейскуранта 10-01 до 2025 года?

– Да. И не только наша компания. Весь рынок ждет понятной политики. К примеру, существующая сейчас система даже не всегда может сориентировать грузопотоки в направлении возможных рынков сбыта. И эти вопросы, конечно же, влияют на реализацию продукции, которую выпускают многие холдинги. Я за некую систему, которая позволит четко определить механизм тарифообразования.

– Когда вы говорите про переориентирование продукции в сторону рынков сбыта, речь идет о ситуациях вроде той, что сложилась с углем на востоке и попытками ОАО РЖД переориентировать этот груз на западные порты?

– В том числе. Но можно говорить не только об угле. Есть и перевозка руды на экспортных направлениях, где имеет место волатильность, есть другие грузы. У углей просто достаточно яркая картина, здесь есть масса вариантов, которые бы позволили создать систему гибкого тарифообразования. То есть то, что как раз и должно быть в новом преysкуранте, – возможность в разные периоды при помощи тарифа не останавливать или не снижать объемы. Мы говорим о системе, в которой предусмотрено разное развитие ситуаций и, когда наступают определенные периоды, уже заложен на этот случай определенный механизм.

– У вас есть собственные предложения по изменению тарифов на уровне преysкуранта?

– Эти вопросы мы решаем в рамках общей площадки (Союза операторов железнодорожного транспорта), у нас вся политика создается там. И в рабочих группах на уровне как ОАО РЖД, так и правительства эти вопросы обозначены. Мы считаем, что работа идет достаточно эффективно.

– Собирается ли Globaltrans диверсифицировать бизнес?

– Конечно, для Globaltrans этот вопрос всегда был и остается в формате возможной стратегии развития. В 2004 году мы создавали компанию путем объединения профильных активов основателей (Александр Елисеев, Сергей Мальцев, Никита Мишин, Константин Николаев, Андрей Филатов. – “Б”) и всегда активно смотрели на существующие в отрасли возможности.

В результате мы имеем хорошо диверсифицированный бизнес. Парк Globaltrans примерно на две трети состоит из полувагонов и на треть из цистерн. Мы исходно строили бизнес-модель на сочетании этих двух сегментов с разными экономическими циклами. Универсальные вагоны используются для перевозки различных насыпных грузов, цистерны – для нефтеналивных. Рассматриваем и возможность дальнейшей диверсификации.

Прежде всего успешным проектом я бы назвал развитие перевозок нефтехимических грузов в специализированных контейнерах. Мы начали развивать этот бизнес с нуля в 2014 году, а сегодня он приносит около 3% общей скорректированной выручки и активно растет. Продолжаем искать новые возможности вместе с клиентами. Например, разработали новый контейнер для перевозки рулонной стали. Он по форме похож на обычный, но включает определенные технические решения, позволяющие перевозить тяжелый груз. Мы запустили такую услугу, она востребована.

– Поддерживаете ли вы идею о разрешении перевозки контейнеров в полувагонах?

– Эту услугу мы даже оказывали, у нас есть опыт. В принципе да, поддерживаем. Допустим, универсальный вагон попадает на восточное направление, и мы все знаем, что оттуда он идет без загрузки, соответственно, возникают большой порожний пробег. И если мы перевозим контейнер, то и уменьшаем расходы, и, наверное, снижаем нагрузку на инфраструктуру.

Конечно, есть и другие мнения у компаний, которые непосредственно занимаются перевозками контейнеров. Но тот же «Трансконтейнер» во многом ориентирован на крупногрупповые перевозки, контейнерные маршруты и т. д. А полувагон подхватывает некие единичные контейнеры, которые идут не от станции «Владивосток» до станции «Брест» или «Москва», а на более короткие расстояния – например, до Сибири или до Урала. Для крупных контейнерных перевозчиков это может быть даже неким подспорьем.

– Есть ли намерение приобретать активы в новых сферах или, наоборот, избавляться от активов в имеющихся? Интересует ли компанию M&A в целом?

– Этот вопрос всегда в фокусе. У нас большой опыт покупки и успешной интеграции компаний, таких как «Балтранссервис», «ММК-Транс», «Металлоинвесттранс» и т. д.

Пока новых таких проектов в проработке нет. Но когда появится интересная инвестиционная возможность, мы, конечно же, будем ее использовать.

<https://www.kommersant.ru/doc/4549313>

ГАЗЕТА.РУ; ПАВЕЛ ИВАНКИН; 2020.28.10; ГОСУДАРСТВУ ПОРА ОПРЕДЕЛИТЬСЯ, КАКУЮ ФУНКЦИЮ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНЯТЬ РЖД

Вышла из-за кулис проблема индексации тарифов на перевозку грузов по железной дороге на 2021 год. Прошедшая неделя была богата на инициативы монополии и их оценку грузовладельцами.

Из зрительного зала разыгранная сценка отдает нафталином. Все это уже было. Конечно, эксперту отчасти легко судить о происходящем, он не привязан к бюджету продаж и инвестиционному планированию. Он лишь констатирует эффективность принятого решения.

Однако, в этом году, несмотря на всю похожесть ситуации, появились новые нотки. Пока это нотки, но риски, которые они таят, требуют отдельного анализа.

Риск первый. Государство отдаляется от решений по защите российских железных дорог в части обеспечения финансовой устойчивости. События 2020 года серьезно потрепали государственный бюджет и потребности железнодорожников ушли на третий план. Риск вынуждает монополию перейти к различным вариантам изменения тарифной политики в рамках действующих ограничений.

Риск второй. Жесткая оптимизация расходов открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Риск приведет к сокращению персонала, закупок материалов и услуг, в том числе и у субъектов малого и среднего бизнеса, увеличению сроков оплаты за поставленные материалы и оказанные услуги. Все это окажет негативное давление на качество оказываемой услуги железнодорожниками. Качество и сегодня уже находится на грани принятия решения об уходе с железной дороги, а его дальнейшее снижение приведет к дополнительному снижению грузовой базы.

Риск третий. Пересмотр количества классов грузов. Риск приведет к росту тарифов на перевозку грузов первого тарифного класса. В первую очередь это коснется угля и руды, как особо дальних (по расстоянию перевозки) грузов.

Грузовладельцы недовольны озвученными инициативами. На них также распространяются возникшие в текущем году проблемы. Им хочется почувствовать заботу государства, но реальность такова, что в выборе между естественной монополией и бизнесом государство склоняется к первому. Склоняется, но не заботится.

Это значит, что инициативы железнодорожников поддерживаются правительством.

В этой сложной для всех участников процесса перевозок ситуации основную нагрузку решили возложить на операторов подвижного состава. Железнодорожники решили выровнять по уровню доходности груженный и порожний рейс, что приведет к опережающему росту тарифов на порожний пробег.

Операторы являются рыночным субъектом и ставка за пользование вагонами зависит от конъюнктуры рынка. И все изменения в тарифной политике будут переложены на грузовладельца, но уже не монополией, а самим оператором.

Такой невнятный компромисс.

Железнодорожники сказали в этом году все честно. С кого и на что они хотят получить доход. Надо финансировать расшивку узких мест, федеральные целевые программы, долгосрочную программу развития, **комплексный план развития магистральной инфраструктуры** и т.д. Задачи сформулированные в различных указах президента Российской Федерации требуют решения в установленные сроки.

Конечно, ожидать оваций в такой ситуации просто безумие, но избежать яростного конфликта необходимо. Впереди два месяца серьезных дебатов на самых высокопоставленных площадках.

В битве этого года каждый загнан в свой угол, в этом году каждый сам за себя, в этом году довольных не будет.

Я, как эксперт, не раз говорил, что государству надо определиться, что за функцию выполняет ОАО «РЖД». Либо социальную (дешево везет), либо коммерческую (зарабатывает прибыль). Кажется государство определилось, но вот готовы ли к этому все участки перевозочного процесса? Январь 2021 года покажет...

Автор – председатель Экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта

https://www.gazeta.ru/comments/2020/10/27_a_13335907.shtml

ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; ГЕНДИРЕКТОР «ГАЗПРОМБАНК ЛИЗИНГА» МАКСИМ АГАДЖАНОВ: «ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ НУЖНЫ НОВЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ»

Для Дальнего Востока РФ с его огромной территорией вопрос транспортной доступности является ключевым в развитии регионов и повышении уровня комфортности жизни. О потребностях региона в обновлении вертолетного парка и о том, как эту задачу решить за счет программ лизинга, в интервью «Интерфаксу» рассказал генеральный директор «Газпромбанк Лизинга» Максим Агаджанов.

– Максим, начнем, пожалуй, с текущего состояния вертолетной отрасли. Ваша оценка?

– Считаю вертолетную отрасль стратегически важной для многих регионов. В России много нефтегазовых предприятий, месторождений, удаленных регионов и населенных пунктов, куда кроме как на вертолетной технике ничем не добраться. Те же легендарные Ми-8 являются самыми востребованными вертолетами для организации экскурсионных туров на Камчатке. То есть там, где сложилась непростая транспортная доступность, существуют неблагоприятные климатические и природные условия – везде требуется вертолетная техника.

Сегодня общий парк зарегистрированных вертолетов в России насчитывает порядка 2,3 тыс. единиц и подавляющая доля – более 60% – принадлежит воздушным судам холдинга «Вертолеты России». Мы высоко оцениваем то, что делает холдинг, поскольку идет планомерная работа по выводу из эксплуатации старой вертолетной техники еще советского производства, разрабатываются новые модели – Ми-38, Ка-62 и прочие. Причем новая техника хорошо конкурирует с зарубежными аналогами. Тот же многофункциональный Ми-38 помимо летно-технических характеристик выгодно отличается от иностранных машин данного класса в стоимости.

Если смотреть в разрезе регионов, то вертолетная техника в основном используется в Сибирском (35%), Уральском (30%) и Северо-Западном (13%) федеральных округах. На Дальнем Востоке доля эксплуатации вертолетов равна 12%. Основное назначение – обеспечение санитарной авиации, доставка рабочих и оборудования для проверки нефте- и газопроводов, выполнение работ на золотодобывающих комбинатах и прочих объектах.

– Премьер-министр РФ Михаил Мишустин в ходе недавнего визита на Дальний Восток поручил правительству включить вертолетную технику в программу субсидирования в рамках постановления №1212. Какова роль субсидирования авиакомпаний в рамках обновления вертолетных парков Дальнего Востока?

– Мы только поддерживаем данную инициативу, поскольку потребность в обновлении вертолетного парка есть: мы это видим по спросу со стороны как госзаказчиков, так и коммерческих структур. Планируемые изменения в постановление №1212, которое сейчас распространяется только на сделки по самолетам, позволят финансировать потребности регионов, особенно Дальнего Востока и Крайнего Севера. Здесь без субсидии достаточно проблематично обновлять вертолетный парк, который зачастую играет большую

социальную роль – это реализация санитарной авиации, как я уже сказал, медицинской помощи, пожаротушения и прочее.

– **Минтранс РФ** в рамках поручения правительства РФ выявил, что для обновления действующего вертолетного парка страны требуется порядка 250 новых машин, из которых 40 будут востребованы на Дальнем Востоке. На ваш взгляд, этого достаточно?

– Мы принимали участие в выставке HeliRussia 2020 в сентябре, и там было озвучено, что данный прогноз составлен по результатам работы с авиакомпаниями исходя из их платежеспособности и текущих мер поддержки. Цифры по требуемому парку могут меняться и расти. Сегодня 80% из эксплуатируемых в России вертолетов имеют возраст более 25 лет, тогда как парк иностранных вертолетов по сроку службы на 92% состоит из «молодых» машин – до 24 лет эксплуатации. Холдинг «Вертолеты России» до 2025 года прогнозирует вывод из эксплуатации вертолетов российского производства по достижении нормы срока службы (35-40 лет) в количестве около 300 единиц. Еще порядка 180 единиц – при введении ограничений на возраст вертолета не более 25 лет при перевозке пассажиров. Предстоит огромная работа с привлечением значительных инвестиций в отрасль, поэтому субсидии позволят конечным эксплуатантам техники значительно сэкономить.

Какие условия субсидирования в рамках постановления №1212 будут по вертолетной технике – мы не знаем пока, работа, насколько мы понимаем, еще не закончилась. Но в рамках постановления №1675 Минпромторга РФ лизинговые компании получают субсидию на лизинговые платежи в размере 90% расчетного индикатива и в полной мере транслируют ее конечному эксплуатанту вертолета. Благодаря этому последние получают лизинговое финансирование с ежегодным удорожанием 2-3%. В программе участвует техника различных категорий, произведенная не ранее 2016 года. Сейчас все игроки лизингового рынка и мы в том числе ждем пролонгацию этой программы на 2019-2021 годы.

– Почему именно лизинг выбран в качестве финансового инструмента для обновления парка авиакомпаний?

– Это не совсем так. Обновлять авиапарк компании могут различным способом, включая прямую закупку. Тут важно понимать, что любая авиатехника – это капиталоемкий актив и его приобретение накладывает определенную финансовую нагрузку на клиента. Лизинг же позволяет грамотно распределить расходы перевозчиков на долгий период, который будет соизмерим со сроком эксплуатации авиатехники. Таким образом, сохраняется стоимость тарифов и летного часа к тому же.

– Каким образом происходит финансирование?

– Тут все просто. Клиент обозначает потребность в обновлении авиапарка, мы приобретаем для него имущество за свои средства и передаем в эксплуатацию на согласованных условиях. Все договоренности с поставщиком, теми же «Вертолетами России», мы берем на себя.

Мы готовы рассматривать сроки договоров лизинга по поставке вертолетной техники до 12 лет. Аванс может быть при этом минимальным либо вовсе 0% в зависимости от финансового состояния лизингополучателя и модели машины.

– Госзаказчики могут участвовать в программе обновления вертолетного парка за счет лизинга?

– Безусловно. В рамках федерального закона №44-ФЗ субъекты РФ могут инициировать конкурсы, где инструментом финансирования будет выступать лизинг. По итогам первого полугодия 2020 года рост закупок с применением лизингового финансирования по ФЗ №44-ФЗ составил 15% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и достиг 16,2 млрд рублей. Как мы видим, спрос на лизинг со стороны госзаказчиков растет. Почему? На наш взгляд, все дело в экономической сути этого финансового инструмента: лизинг не увеличивает долговое обязательство госзаказчика и позволяет все трудоемкие

этапы (заключение договора лизинга, страхования, регистрация воздушного судна и прочее) выполнить в рамках одной закупочной процедуры.

– Возможно ли в текущих условиях, когда сокращаются практически все бюджеты, обновлять авиапарки без государственной поддержки?

– Конечно, рассчитывать только на государство нельзя. Но определенно выделение лимитов на субсидии в рамках реализации госпрограмм для приобретения вертолетной техники позволяет эксплуатантам получить хорошую скидку и стимулирует спрос на российскую технику. Да, последствия пандемии, снижение стоимости нефти и рубля сказались на многих секторах экономики, включая те, в которых задействованы основные эксплуатанты вертолетной техники. Сокращение добычи нефти в первом полугодии на 9,6% и в целом нефтяной кризис текущего года повлияли на снижение выручки и прибыли ключевых игроков нефтегаза. Аналогичная ситуация наблюдается и в энергетическом секторе: сокращение выработки электро- и теплоэнергии негативно сказывается на выручке генерирующих компаний. В сравнении с первой половиной прошлого года данный показатель снизился на 7-13% в 2020 году.

Мы же работаем с заказчиками, которые не так подвержены экономическим потрясениям: это те компании, которые используют вертолеты для транспортных перевозок в труднодоступные регионы. Например, в прошлом году Газпромбанк Лизинг профинансировал 10 Ми-8АМТ для «Норильск Авиа», чтобы произвести постепенную замену выбывающих по эксплуатационным характеристикам вертолетов для осуществления транспортных перевозок на полуострове Таймыр. Воздушные суда будут задействованы при выполнении пассажирских перевозок народов Крайнего Севера в отдаленные населенные пункты, а также для оперативного реагирования на чрезвычайные ситуации и организации санитарных перевозок в отдаленные пункты полуострова.

– На выставке HeliRussia 2020, которую вы упомянули, обсуждался вопрос по операционному лизингу вертолетов. Мнения участников в принципе совпали. Слишком дорогое администрирование таких сделок, повышенные риски, большие издержки на подбор узкоспециализированного персонала.

– Соглашусь. Оперлизинг вертолетов трудно реализуем сегодня по причине отсутствия необходимых компетенций у большинства игроков рынка и соответствующей инфраструктуры. Нам – лизинговым компаниям – нужно больше знать о вертолетах: как их ремонтировать, обслуживать и эксплуатировать, вплоть до какие запчасти нужны. Никто не хочет после окончания договора получить обратно условно «металлолом». Поэтому вопрос о целесообразности расходов по содержанию целого штата узкоспециализированного персонала, разбирающегося в этих вопросах, встает во главу угла при обсуждении развития оперлизинга вертолетной техники среди участников рынка. Также необходимо сказать, что лизинговой компании контролировать переданный в аренду вертолет сложнее – это не самолет. Для посадки и хранения вертолета не требуются крупные посадочные полосы и аэропорты. Поэтому отследить состояние и, в случае прекращения платежей клиентом, изъять технику во многом будет сложнее. Рисков, как видно, много, принимая во внимание также, что б/у рынок вертолетов ограничен по сравнению с рынком самолетов. Тут играет роль и география использования техники, и количество участников, что не позволяет достаточно точно и обоснованно подтвердить остаточную стоимость вертолета по окончании первого срока оперлизинга. А это, в свою очередь, крайне важно для формирования востребованного предложения.

– Вы отметили, что работаете с вертолетами Ми-8 и Ми-38. Каков текущий портфель и планы по его расширению?

– Если говорить о вертолетной технике, то наш портфель состоит из 11 машин Ми-8АМТ и одного серийного Ми-38. Объем портфеля сегодня составляет 20 млрд рублей, куда также входят пять самолетов различного класса. Мы придерживаемся тактики сдержанного роста портфеля, внимательно подходя к структурированию сделок.

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/exclusives/gendirektor-gazprombank-lizinga-maksim-agadzhanov-dalnemu-vostoku-nuzhny-novye-vertolety>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; ФАС ОТМЕНЯЕТ ИТОГИ КОНКУРСА НА КОНЦЕССИЮ АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА, КОТОРЫЙ ВЫИГРАЛО СП ХОЛДИНГОВ ТРОЦЕНКО И ВЕКСЕЛЬБЕРГА

Федеральная антимонопольная служба России (ФАС) предписала правительству Амурской области отменить итоги конкурса на реконструкцию и управление аэропортом Благовещенска в рамках концессии. Его победителем в конце сентября было признано ООО «АБС» – совместное предприятие «Новаяпорта» Романа Троценко и «Аэропортов регионов» Виктора Вексельберга.

Решение принято в связи с жалобой на итоги конкурса, поступившей в ФАС от компании «КрасИнвест» (контролирует красноярский аэропорт «Емельяново»), которая также участвовала в конкурсе.

«Доводы жалобы компании «КрасИнвест» признаны частично обоснованными. Организатору конкурса предписано отменить все протоколы, внести изменения в документацию, провести конкурс в соответствии с требованиями закона о концессиях», – сообщил «Интерфаксу» начальник управления контроля строительства и природных ресурсов ФАС Олег Корнеев. Полный текст решения и предписания, по его словам, будет опубликован до 28 октября.

Как сообщалось, стартовая сумма инвестиций в рамках конкурса была установлена на уровне 2,756 млрд рублей (увеличение с шагом в 50 млн рублей). «АБС» предложила инвестировать «не менее 7 млрд рублей», сообщила компания. Как ожидалось, срок концессионного соглашения составит 30 лет, из которых 5 лет – инвестиционная фаза.

«Инвестор обязуется построить новый терминал с пропускной способностью не менее 300 пассажиров/час в международном секторе и с пропускной способностью не менее 300 пассажиров/час в секторе внутренних авиалиний, создать новый грузовой комплекс мощностью не менее 6 тыс. тонн грузов в год, а также реконструировать привокзальную площадь с доведением совокупного количества парковочных мест до 600», – говорилось в заявлении АБС.

Аэропорт Благовещенска принадлежит областному ГУПу. В 2019 году его пассажиропоток вырос на 30%, до 560 тыс. человек.

Заявки на участие в конкурсе, помимо «АБС» и «КрасИнвеста», подавало ООО «Дальневосточная концессионная компания» («дочка» АО «Хабаровский аэропорт» Константина Басюка).

«Аэропорты регионов» и «Новаяпорт» учредили «АБС» в феврале этого года. Источник «Интерфакса», близкий к одному из холдингов, утверждал, что полное название СП – «Аэропорты большой страны», оно создано для участия в конкурсе по Благовещенску, а в дальнейшем может стать основой для консолидации малых региональных аэропортов с годовым пассажиропотоком до 500 тыс. человек. В прошлом году газета «Коммерсантъ» со ссылкой на свои источники сообщала, что передача в управление малых аэропортов «Новаяпорту» и «Аэропортам регионов» обсуждалась на совещании у советника президента РФ Игоря Левитина. Для инвестиций в развитие малых аэропортов будет создана управляющая компания, которой сначала будут переданы 10 аэропортов на условиях концессии, отмечало издание, в дальнейшем их число может вырасти до 50.

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.27.10; ПОЧТИ 83 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РАЗВИТИЕ ДОРОГ В ПОДМОСКОВЬЕ В 2021 ГОДУ

Проект бюджета Московской области на 2021 год подразумевает выделение почти 83 миллиардов рублей на развитие дорожной и транспортной инфраструктуры Подмоскovie, говорится в сообщении пресс-службы министерства экономики и финансов региона.

В нем уточняется, что данные средства будут выделены в рамках государственной программы Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса».

Также в проекте бюджета заложены 10,1 миллиарда рублей на госпрограмму «Жилище», 23,1 миллиарда рублей – на строительство объектов социальной инфраструктуры, 12,4 миллиарда – на развитие инженерной инфраструктуры и энергоэффективности, а также 9,2 миллиарда – на формирование современной комфортной городской среды.

Кроме того, на переселение граждан из аварийного жилищного фонда в Московской области планируется направить 1,5 миллиарда рублей и один миллиард рублей на архитектуру и градостроительство, добавляется в проекте документа.

<https://realty.ria.ru/20201027/dorogi-1581751423.html>

ТАСС; 2020.27.10; В КРЫМУ НАЧАЛОСЬ ОБНОВЛЕНИЕ АВТОБУСОВ И ТРАМВАЕВ НА ГОРОДСКИХ МАРШРУТАХ

Власти Крыма на следующей неделе представят свой план оптимизации городских пассажирских маршрутов, в частности в Симферополе, и начнут выводить на линии автобусы и троллейбусы, приобретенные в рамках сотрудничества с правительством Москвы. Об этом во вторник на совещании совета министров республики сообщил глава региона Сергей Аксенов.

«Все дублирующие маршруты с тех маршрутов, где ходит «Крымтроллейбус» и государственные предприятия, должны быть убраны. На центральных улицах должен стоять только транспорт большой вместимости. Те регионы, где не жалуются на перевозчиков, а благодарят и хвалят за соблюдение расписания, там будем предоставлять возможность развития частным транспортным компаниям», – сказал Аксенов.

Он уточнил, что с маршрутов планируют вытеснить недобросовестных перевозчиков, предоставляющих некачественные услуги.

Министр транспорта Крыма Евгений Исаков уточнил, что ранее было обновлено порядка 48% подвижного состава или более 1 тыс. автобусов. «По соглашению между Советом министров Республики Крым и правительством города Москвы в 2020-2022 годах запланировано приобретение 820 автобусов и 27 трамвайных вагонов на общую сумму 7,264 млрд рублей. В текущем году приобретено 220 единиц автобусов большого и среднего класса. Техника будет работать на газомоторном топливе, приспособлена для перевозки инвалидов», – сказал Исаков.

В следующем году закупят 382 автобуса и все 27 трамвайных вагонов на 3,366 млрд рублей, в 2022-м – еще 218 автобусов на 2,538 млрд рублей, добавил министр. В этом году в Крым прибыли 135 автобусов (70 единиц техники уже поставили на учет и намерены вывести на маршруты на следующей неделе), вторая запланированная на этот год партия прибьет до 30 ноября.

Министр также уточнил, что автобусы из первой партии в ближайшее время распределят между городами Крыма, в частности Симферополь получит 100 единиц, Керчь – 40, а Ялта – 30 единиц транспорта.

<https://tass.ru/obschestvo/9825599>

ТАСС; 2020.27.10; ПЕТЕРБУРГ И ЛЕНОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЮТ ВОЙТИ В ДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ АГЛОМЕРАЦИЕЙ

Санкт-Петербург и Ленинградская область планируют включить в программу национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» дорожные объекты Санкт-Петербургской агломерации, проходящие по территории двух регионов. Об этом сообщил во вторник губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов во время панельной дискуссии «Национальные цели развития Российской Федерации на период до 2030 года. Новая роль **нацпроектов** как драйвера восстановления российской экономики», которую провел в онлайн-формате ТАСС в рамках XIX общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России».

«Вместе с коллегами из правительства Ленинградской области и **Минтрансом** мы определили границы петербургской агломерации, протяженность дорог, посчитали необходимый объем финансирования. И для нас это очень важно, потому что мы – два самостоятельных субъекта, но одна агломерация, и дороги Санкт-Петербурга не идут в никуда, они идут, прежде всего, в Ленинградскую область. Наша цель – до конца года включить нашу агломерацию в **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, – рассказал Беглов.

По словам губернатора, городские власти планируют приступить к ремонту инфраструктурных объектов на границе Петербурга и Ленобласти с использованием федеральной поддержки уже в начале 2021 года.

Планы совместного развития дорожной сети Санкт-Петербурга и Ленинградской области обсуждались неоднократно, в сентябре 2020 года заместитель председателя правительства РФ Марат Хуснуллин дал поручение в течение полутора месяцев доработать стратегию развития петербургского транспортного узла.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9831103>

ТАСС; 2020.27.10; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ЗАМЕНИТ ВСЕ АВТОБУСЫ И ТРОЛЛЕЙБУСЫ НИЗКОПОЛЬНЫМИ МАШИНАМИ ДО 2022 ГОДА

Власти Санкт-Петербурга до 2022 года заменят на машины с низким полом все автобусы и троллейбусы города, сообщил ТАСС председатель городского комитета по транспорту Кирилл Поляков.

Низкопольный подвижной состав предназначен в первую очередь для перевозки маломобильных групп населения, для легкого доступа в салон пассажиров с детьми. Пандус у таких моделей позволяет пассажирам в инвалидных колясках проще подняться в транспортное средство.

«Уже в следующем году все «социальные» городские автобусы будут только с низким полом, а в 2022 году – вообще все автобусы и троллейбусы», – сказал Поляков.

Также он отметил, что в следующем году подвижной состав пассажирского транспорта обновится на 86 машин, ГУП «Пассажиравтотранс» планирует приобрести три дизельных автобуса большого класса и 54 автобуса большого класса на сжатом природном газе, в петербургской подземке появятся 16 новых вагонов метро. Также власти объявили аукцион на поставку в 2021 году 13 трамвайных вагонов с низким полом. Как ранее сообщил губернатор Петербурга Александр Беглов, до конца 2020 года в автопарки города поступят 547 новых транспортных средств. Всего, с учетом уже поступивших машин, в текущем году подвижной состав пассажирского транспорта обновится на 805 машин. Это рекордное число по обновлению городского транспорта за все прошедшие годы.

О транспортной реформе

Новые машины покупают для того, чтобы увеличить емкости подвижного состава общественного транспорта на 25%. Благодаря реформе, которую планируется внедрить с 1 ноября 2021 года, общественный транспорт станет приоритетным на улицах города.

Как рассказал ТАСС глава комитета по транспорту, новая модель транспортного обслуживания в 2022 году сделает бесплатной пересадки с одного маршрута на другой, если пассажир пользуется единым электронным билетом («электронным кошельком»), и с момента первой посадки прошло не более 60 минут.

Также, по словам Полякова, в данный момент рассматривается оплачивать проезд без кондукторов, то есть «проездной билет длительного пользования не нужно будет предъявлять повторно при каждой поездке, а только в тех случаях, когда в транспортное средство зашли контролеры», добавил он.

<https://tass.ru/obschestvo/9824183>

ТАСС; 2020.27.10; ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ НАЧНУТ ВНЕДРЯТЬ В СТАВРОПОЛЕ С 2021 ГОДА

Внедрение интеллектуальной транспортной системы (ИТС) начнется в городе Ставрополе с 2021 года по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Система позволит контролировать дорожную ситуацию, сообщили журналистам во вторник в пресс-службе администрации муниципалитета.

«Новый проект модернизации транспортной системы пройдет в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Первый этап будет реализован в 2021 году. Модернизация существующей транспортной системы позволит в режиме реального времени отслеживать автопотоки, корректировать работу светофоров, исходя из ситуации на дорогах. Увеличится пропускная способность городских магистралей», – говорится в сообщении.

Предполагается, что при внедрении системы в городе будут установлены информационные табло, метеостанции, комплексы экологического мониторинга, знаки переменной информации. Водители смогут ориентироваться в дорожной ситуации, а коммунальные службы – оперативно принимать решение о выезде уборочной техники.

«Внедрение этой системы имеет массу плюсов: от повышения безопасности на дорогах и качества транспортного обслуживания горожан до развития социальной сферы, экономики и снижения вредного воздействия транспорта на экологию», – приводятся в сообщении слова главы города Ивана Ульянченко.

Цифровой продукт «Интеллектуальная транспортная система», построенная на базе платформы «Умный город», представляет собой комплексное решение, которое включает в себя системы управления дорожным движением, парковочным пространством, пассажирским транспортом. Также в нее входит возможность математического моделирования и прогнозирования дорожной ситуации и система весогабаритного контроля.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/intellektualnuu-transportnuu-sistemu-nacnut-vnedrat-v-stavropole-s-2021-goda>

ТАСС; 2020.27.10; ПЕРВЫЕ СВЕТОФОРЫ ПОЯВИЛИСЬ В ЭВЕНКИЙСКОМ РАЙОНЕ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

Первые светофоры в Эвенкийском районе появились в отдаленном арктическом селе Ванавара на севере Красноярского края, где проживает около 3 тыс. человек, в том числе 300 представителей коренного народа Севера, эвенков. Об этом сообщила журналистам во вторник пресс-служба администрации Эвенкийского района.

«Наиболее масштабные дорожные работы были в этом году в Ванаваре. <...> На средства краевого бюджета установлены первые в Эвенкии светофоры – на трех пешеходных переходах около общеобразовательных учреждений», – говорится в сообщении.

Светофоры состоят из одной мигающей секции желтого цвета – так как автомобильный поток небольшой, их задача акцентировать внимание водителей на нерегулируемых пешеходных переходах, где могут внезапно появляться дети.

Село Ванавара расположено на реке Подкаменной Тунгуске, притоке Енисея, в 685 км к северу от Красноярска. В нем проживает около 3 тыс. человек, добраться туда проще всего с помощью авиации.

<https://tass.ru/v-strane/9824417>

REGNUM; 2020.26.10; ЯРОСЛАВСКИЙ ГУБЕРНАТОР ЛИЧНО КОНТРОЛИРУЕТ СИТУАЦИЮ С ДОБРЫНИНСКИМ МОСТОМ

Губернатор Ярославской области Дмитрий Миронов призвал не торопиться с выводами о причинах возникновения дефектов на только что отремонтированном Добрынинском путепроводе.

«Добрынинский путепровод находился и находится на моем личном контроле. Прежде чем делать выводы, важно получить максимально полный и всесторонний анализ по этой ситуации. Именно поэтому по моему поручению Правительство области обратилось в правоохранительные органы, чтобы была проведена проверка и дана правовая оценка действиям всех заинтересованных сторон. Считаю необходимым дождаться ее результатов, в том числе и для того, чтобы по ее итогам предоставить общественности и СМИ полную, объективную информацию, всецело и с достоверностью отражающую принятые технологические и конструктивные решения в отношении этого объекта», – сказал губернатор Ярославской области Дмитрий Миронов.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, путепровод проходит реконструкцию в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автодороги**». Движение по левой части моста открыли в мае, но вскоре закрыли из-за обнаруженных дефектов. Причины их появления и стали причиной дискуссий.

<https://regnum.ru/news/economy/3099168.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.28.10; ВОДИТЕЛЯМ ПОВЫСЯТ КЛАСС

Грузовики и автобусы будут регистрировать только на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Доступ к сдаче экзаменов и получению прав соответствующей категории получают лишь те, кто уже имеет стаж управления легковыми автомобилями. А работать водителями смогут только те, кто не привлекался к ответственности за наиболее грубые нарушения. Целую программу действий обрисовал начальник Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции Михаил Черников на конференции, посвященной проблемам обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом. Эксперты, выступавшие на конференции, внесли в нее и свои предложения.

Михаил Черников: Один из важнейших критериев качества транспортных услуг – это их безопасность. Михаил Черников: Один из важнейших критериев качества транспортных услуг – это их безопасность. Михаил Черников: Один из важнейших критериев качества транспортных услуг – это их безопасность.

Перевозки высокого риска

Как отметил Михаил Черников в своем выступлении, в то время, как количество погибших в ДТП в стране начиная с 2014 года постоянно снижается (-37%), количество погибших в ДТП с участием водителей, осуществляющих пассажирские перевозки и перевозки грузов, снижается медленней. Если за это время общее число аварий сократилось на 37 процентов, количество аварий с грузовиками и автобусами снизилось только на 27 процентов, а число погибших в ДТП по вине водителей-перевозчиков за этот период практически не изменилось.

Есть такой относительный показатель, как транспортный риск, – это количество погибших в ДТП на 10 000 тысяч транспортных средств соответствующего вида. В 2019 году для легкового транспорта он составлял 3,0, для такси – 3,3, для автобусов – 8,6, а для грузового транспорта – 7,0.

За 8 месяцев этого года 2273 ДТП с участием легкового такси. Это на 37,14 процента меньше, чем за аналогичный период прошлого года. В них погибли 115 человек, что на 21,23 процента меньше. Получили ранения 2962 человека – на 37,68 процентов меньше, чем за такой же период в 2019 году. Автобусы участвовали в 5315 ДТП. Это на 55,76 процента меньше, чем годом ранее. В этих авариях погибло 314 человек, что на 58,08 процента меньше, чем в прошлом году. Ранения получили 7841 – меньше на 57,31 процента. С участием грузового транспорта зафиксировано 11 108 ДТП – снижение на 45,64 процента, погибли 2 409 человек и получили ранения 14 036, что меньше показателей 2019 года на 46,25 и 47,06 процента соответственно.

Необходимо реализовать поэтапный допуск водителей к управлению грузовиками и автобусами. Только при наличии стажа управления по другим категориям

Да, показатели хорошие, можно сказать, – рекордные, однако следует принять во внимание, что формировались они в условиях ограничительных мер, обусловленных распространением новой коронавирусной инфекции. По информации **минтранса**, в период самых строгих ограничений пассажирооборот фактически упал на 70 процентов.

Пассажирские перевозки оказались одним из самых пострадавших с экономической точки зрения видов деятельности. Но в связи с этим возникли дополнительные риски. Перевозчики в погоне за прибылью стали экономить на безопасности дорожного движения.

Большинство ДТП приходится на регулярные перевозки – 89 процентов от всех аварий с автобусами. В них погибает 74 процента жертв автобусных ДТП. Регулярные муниципальные и межмуниципальные перевозки «приносят» 85 процентов ДТП. На них приходится 53 процента погибших. Межмуниципальные перевозки дают 12 процентов ДТП и 37 процентов погибших.

Для повышения безопасности в этой сфере необходимо отладить процесс организации таких перевозок. Это в компетенции органов власти субъектов и местного самоуправления, – отметил Михаил Черников.

Автобус не для частных

Глава российской Госавтоинспекции обозначил генеральные направления работы, направленной на повышение безопасности пассажирских перевозок. Одним из основных он назвал оптимизацию процедуры допуска к ним.

К участию в конкурсах на регулярные перевозки и получение субсидий должны допускаться наиболее добросовестные, с точки зрения безопасности дорожного движения, перевозчики. Для этого необходимо проводить их рейтингование на постоянной основе. Тогда высокие позиции в таких рейтингах будут обоснованным конкурентным преимуществом.

Михаил Черников напомнил, что уже давно обсуждается возможность государственной регистрации автобусов и грузовиков соответствующих категорий исключительно на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. У этой идеи много противников. Ведь речь идет в том числе о праве на частную собственность. Однако, как правило, находящийся в частной собственности автобус или многотонный грузовик все равно используется в коммерческих целях. Только скрыто. В результате требования по безопасности к этому транспорту не выполняются. А юридические лица утверждают, что всего лишь арендовали у частного лица машину, поэтому за нее не отвечают.

Использование онлайн-тахографов позволит не останавливать фуры для проверки.

В качестве альтернативы запрета на регистрацию такого транспорта за физлицами генерал предлагает ввести обязанность лицензиата, то есть того, кто якобы взял его в аренду,

регистрировать машины на срок действия договора аренды с установкой на них желтых регистрационных знаков.

Кто за руль?

Еще одно предложение – установить запрет на осуществление трудовой деятельности в качестве водителя, осуществляющего перевозку пассажиров, для тех, кто ранее привлекался к административной или уголовной ответственности за наиболее грубые нарушения дорожного движения. И в первую очередь, за управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Также необходимо реализовать поэтапный допуск водителей к управлению грузовиками и автобусами. То есть только при наличии стажа управления по другим категориям. Напомним, что это уже содержится в поправках к закону о безопасности дорожного движения, которые внесены в Госдуму. Но до сих пор так и не рассмотрены.

Что же касается обмена иностранных водительских удостоверений на российские, то допуск к экзаменам водителей автобусов и грузовиков возможен только после прохождения ими профессионального обучения. Это заложено в тех же поправках.

Информация о нарушениях с онлайн-тахографа будет поступать с электронной подписью. Это будет юридически значимый материал, на основании которого можно выписать штраф

Генеральный директор экспертного центра «Движение без опасности» Вадим Мельников также напомнил о давно обсуждаемых предложениях. А именно: ввести для водителей пассажирского транспорта на обязательной основе курсы повышения квалификации, которые необходимо будет проходить раз в три года. А также раз в пять лет подтверждать квалификацию с обязательной проверкой навыков управления, как это реализовано в странах Евросоюза.

До работы не допустят тех водителей, кто ранее привлекался к ответственности за тяжкие нарушения.

Надо сказать, что в Европе права на управление автобусами и грузовиками выдаются сроком на пять лет. Столько же действует лицензия на перевозочную деятельность. При замене прав выдается и новая лицензия.

Одно из обязательных условий – прохождение курсов повышения квалификации (50 часов). Но эти часы можно проходить не одномоментно, а растянуть на все пять лет. По 10 часов в год, например.

Не разгоняться

Не последнюю роль в безопасности дорожного движения играет организация регулярных перевозок. В первую очередь, это формирование оптимальной маршрутной сети. Необходимо исключить дублирование маршрутов, обеспечить соблюдение графиков движения автобусов. Также глава Госавтоинспекции предложил подумать над изменением разрешенной скорости движения автобусов. Например, в городе установить им ограничение до 50 км/ч, за городом – до 80 км/ч. А чтобы исключить саму возможность превышения установленных лимитов, можно использовать устройства ограничения скорости на автобусах и больших грузовиках.

Надо сказать, что подобный опыт установки ограничителей скорости широко применялся в Южной Корее и Китае. Однако впоследствии от их использования отказались. Дело в том, что такие ограничители серьезно влияют на характеристики двигателей. И в экстремальных ситуациях не позволяют воспользоваться всеми его возможностями. Зато в том же Китае автобусы стали оборудовать устройствами, которые предупреждают водителя о превышении скорости.

И конечно, никуда не уйти от экономического стимулирования безопасности дорожного движения. Необходимо восстанавливать муниципальные автотранспортные предприятия, обновлять парк с использованием механизма «льготного лизинга». Возможно, субсидировать добросовестных перевозчиков, а также снижать их налоговую нагрузку.

Вадим Мельников также предложил снизить НДС и налог на прибыль для организаций, занимающихся перевозкой пассажиров автобусами, чтобы они могли направить высвободившиеся средства на повышение безопасности и зарплату водителям.

Под электронный контроль

Как отметил Михаил Черников, для повышения безопасности пассажирских перевозок, прозрачности перевозочной деятельности и автоматизации контроля за ней необходимо внедрение «Многофункционального сервиса». Он должен объединять в себе сведения электронного путевого листа, режима труда и отдыха водителей, результатов прохождения технического осмотра, предрейсового и послерейсового медицинских осмотров водителей. А также в нем должна быть предусмотрена возможность автоматической проверки водителей на предмет лишения права управления, наличия необходимых категорий и стажа управления.

Вадим Мельников предложил в обязательном порядке устанавливать на автобусы, осуществляющие междугородние перевозки, устройства, позволяющие отслеживать состояние водителей.

Онлайн-тахографы будут передавать информацию о нарушениях прямо в пути.

Что же касается соблюдения режима труда и отдыха водителей, то заместитель генерального директора ФБУ «Росавтотранспорт» рассказал о том, что сейчас в России запущен пилот по использованию онлайн-тахографов. Ими будут оборудованы 500 автобусов в разных регионах. Эти тахографы будут в режиме реального времени передавать всю информацию о нарушениях режима труда и отдыха, а также о превышении скорости или изменении маршрута. Вся эта информация будет скапливаться в автоматизированной информационной системе «Тахографический контроль», а также моментально поступать контролирующим органам. Причем информация с тахографа будет поступать с электронной подписью, которую обеспечит блок СКЗИ (средство криптографической записи информации). Так что это будет юридически значимая информация, на основе которой контролирующие органы тут же выпишут штраф.

Таким образом, обеспечивается не периодический, а гарантированный контроль за всеми автобусами, оборудованными такими тахографами.

В заключение Михаил Черников отметил, что одним из важнейших критериев качества транспортных услуг является их безопасность. Она должна обеспечиваться применением оптимальных управленческих и логистических решений, использованием надежной и безопасной техники, информационных технологий, развитием транспортной инфраструктуры, кадровым обеспечением этой сферы деятельности.

Материал подготовлен в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

<https://rg.ru/2020/10/28/na-reguliarnye-marshruty-dopustiat-tolko-dobrosovestnyh-perevozchikov.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; ПЕРЕСМОТР КЛАССОВ РИСКА ПО ВЗНОСАМ НА ТРАВМАТИЗМ ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ С АВИАЦИИ И РЖД – ГЛАВА ФСС

Пересмотр классов рисков, которые учитываются при уплате компаниями взносов на травматизм, планируется начать с 2021 г. с анализа воздействия вредных условий работы на сотрудников авиакомпаний и ОАО «РЖД», сообщил в Госдуме глава Федерального фонда социального страхования (ФСС) Андрей Кигим.

Согласно действующему законодательству, работодатели платят взносы на травматизм по тарифам, размер которых зависит от класса профессионального риска, к которому отнесен основной вид деятельности компании. Всего существует 32 класса профессионального

риска с диапазоном тарифа от 0,2% до 8,5% в самом тяжелом виде промышленности, напомнил Кигим.

«С учетом того, что у нас есть разные классы рисков, мы смотрим на профзаболевания и на травматизм, как это сказывается на выходе на пенсию, поэтому **Минтранс** вместе с Минтрудом на следующий год планируют эксперимент по оценке воздействия вредных условий работы на работников авиакомпаний и работников ОАО «РЖД», – сказал глава ФСС. По его словам, по итогам эксперимента планируется оценить эффективность использования средств, качество медицинских услуг, оценить эффективность предупредительных медицинских осмотров. «Мы считаем, что это начало примерно 5-6-летней работы по пересмотру классов рисков и по оценке сбалансированности тарифов», – добавил он.

Страховые тарифы, дифференцированные по классам профессионального риска, устанавливаются федеральным законом ежегодно. Документ принимается вместе с бюджетным пакетом на трехлетний период.

ВОСТОК МЕДИА; 2020.27.10; ЗАВЕРШИЛАСЬ ЗАБАСТОВКА НА АВТОПЕРЕХОДЕ «ПОГРАНИЧНЫЙ – СУЙФЭНЬХЭ» В ПРИМОРЬЕ

После шести дней завершилась забастовка перевозчиков на **пункте пропуска** «Пограничный – Суйфэньхэ». Водителям, представителям правительства Приморья и китайским пограничникам удалось прийти к взаимопониманию. Движение на участке восстановлено.

Забастовка на пропускном пункте началась из-за слабого пропуска тягачей в Китай – с 22 октября, по данным Приморской таможни, границу не пересекла ни одна машина. У погранперехода скопилось около 500 автомобилей. Водители требовали от приморской таможни пропустить как можно больше машин. Усугубило положение нововведение в виде прохождения теста на наличие COVID-19, обязанность пройти который целиком легла на плечи перевозчиков. Машины просто возвращали обратно вместе с грузом.

Ещё вчера водителям предложили пропускать по 15 машин через границу, однако это никого не устроило. Сегодня, на седьмой день забастовки, сторонам удалось достичь компромисса.

«Забастовка закончилась. Пообещали (пропускать) 45 машин и обратно тягачи не возвращать. В обед уже некоторые машины зашли и некоторые вернулись», – рассказал председатель профсоюза транспортных перевозчиков Приморского края Петр Куприянов. Перевозчикам пообещали, что система будет теперь стабильно работать на участке, а для того, чтобы нивелировать трудности, связанные с коронавирусной инфекцией, правительство региона создаст специальные мобильные пункты.

«Во-первых, мы дали водителям возможность проходить тестирование на наличие COVID-19 непосредственно возле **пунктов пропуска**. Во-вторых, договорились с китайской стороной увеличить количество автотранспорта, ежедневно пересекающего границу, и о том, что на российскую территорию незамедлительно будут возвращаться только те тягачи, которые не ожидают обратного груза. Все это позволило возобновить трансграничные перевозки через МАПП «Пограничный», – сообщил заместитель председателя правительства Приморского края Константин Шестаков.

Но, по словам специалистов, корни проблемы лежат гораздо глубже простого увеличения автопотока. Водители и члены профсоюза встретятся с заместителем **министра транспорта РФ**, где стороны обсудят многолетний вопрос.

«Перевозчики получили очередное обещание и поверили должностным лицам. Посмотрим, как будут развиваться события дальше. Весной ведь тоже обещали. О текущих проблемах было озвучено действующему губернатору ещё 21 декабря 2018 года. Мы должны были организовать встречу, обсуждали планы, повестку – встреча так и не состоялась», – заключил председатель профсоюза.

Перевозчики надеются, что власти услышат их и что совместными усилиями удастся наладить постоянный диалог и решить многолетние проблемы грузовых перевозок в регионе.

Сейчас погранпереход будет пропускать большегрузы и автомобили ежедневно с 9:00 до 14:30 часов. За это время границу должны пересечь около 45 единиц автотранспорта.

<https://vostokmedia.com/news/society/27-10-2020/zavershilas-zabastovka-na-avtoperehode-pogranichnyy-suyfenhe-v-primorie>

ПРАЙМ; 2020.27.10; РОСТРАНСНАДЗОР НЕ ВЫЯВИЛ НАРУШЕНИЙ НА ВОКЗАЛАХ И В ПОЕЗДАХ МОСКВЫ НА ФОНЕ COVID

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (**Ространснадзор**) по итогам проверок соблюдения мер безопасности на железнодорожном транспорте из-за ситуации с коронавирусом в Москве не выявила нарушений рекомендаций Роспотребнадзора, сообщил **Ространснадзор**.

Инспектора центрального аппарата государственного железнодорожного надзора (Госжелдорнадзор) Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проводят рейдовые осмотры железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозки пассажиров, и железнодорожных вокзалов города Москвы. Проверяется соблюдение перевозчиками временных рекомендаций по противоэпидемической безопасности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, утвержденных **Минтранс**ом и согласованных Роспотребнадзором.

«С начала октября были осмотрены Ленинградский, Павелецкий, Киевский железнодорожные вокзалы и 680 единиц железнодорожного подвижного состава – нарушений рекомендаций Роспотребнадзора не выявлено», – говорится в сообщении.

Ространснадзор отмечает, что инспектора особое внимание уделяют наличию у персонала, непосредственно контактирующим с пассажирами, средств индивидуальной защиты, организации информирования пассажиров о необходимости соблюдения мер профилактики и защиты, правилах поведения в поездке в условиях эпидемии, симптомах проявления инфекции и мерах противодействия на транспорте, а также санитарной обработке пассажирских вагонов и вагонов электропоездов, соблюдению графика уборки и обработки санузлов дезинфицирующими средствами в пунктах формирования, разметке социальной дистанции.

Ведомство напоминает, что из-за ухудшающейся ситуации с распространением COVID перевозчики приняли дополнительные профилактические меры по защите пассажиров от вируса. В частности, в вагонах электропоездов повышенной комфортности проведена установка бесконтактных санитайзеров, влажная уборка вагонов с использованием дезинфицирующих средств осуществляется в пунктах оборота подвижного состава, организована возможность приобретения средств индивидуальной защиты в поездах дальнего следования.

Отмечается, что работа Госжелдорнадзора по контролю за обеспечением безопасности перевозочного процесса в сложившихся условиях проводится регулярно. Результаты рейдовых осмотров с выявленными фактами несоблюдения рекомендаций передаются в Роспотребнадзор в рамках заключенного соглашения о взаимодействии для принятия дальнейших мер.

На ту же тему:

https://www.securitymedia.ru/news_one_11747.html

ПРАЙМ; 2020.27.10; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕЧИСЛЯТЬ СУБСИДИИ ГТЛК НА ЗАКУПКУ ТРАМВАЕВ ЕЖЕМЕСЯЧНО – ПРОЕКТ

Министерство транспорта РФ предлагает перечислять субсидии «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК) на возмещение потерь в доходах на трамваи каждый месяц, а не ежеквартально, следует из проекта постановления, опубликованного на портале проектов нормативных правовых актов.

«В целях повышения эффективности расходования средств федерального бюджета ... проектом постановления предусматривается изменение положений о периодичности перечисления субсидии с «ежеквартально» на «ежемесячно», – говорится в пояснительной записке к документу. В действующем постановлении правительства РФ от 17 июня перечисление субсидий осуществляется ежеквартально.

Проектом постановления также предлагается изменить условия о сроке производства трамваев, на которые предоставляется субсидия, и срока заключения на них договора лизинга. «Субсидия предоставляется ... в 2020 году – при условии передачи лизингополучателям транспортных средств по договорам лизинга, заключенным с 1 января по 30 ноября 2020 года; с 2021 года – с 1 августа года, предшествующего текущему году (то есть 2020 года – ред.), по 30 ноября текущего года (2021 года – ред.)», – говорится в пояснительной записке.

Как следует из пояснительной записки, ряд изменений, предусмотренный в проекте постановления, позволит загрузить российских производителей трамваем и «частично удовлетворить заявки городских агломераций на поставку вагонов трамвая в текущем году».

Сейчас документ находится в процессе прохождения независимой антикоррупционной экспертизы, которая продлится до 1 ноября.

ГАЗЕТА.РУ; 2020.27.10; ЭКСПЕРТ УКАЗАЛ НА ПРИЧИНЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ К ЧЕРНОМОРСКОМУ ПОБЕРЕЖЬЮ

Поручение президиума Госсовета, касающееся развития транспортной инфраструктуры в направлении курортов Черноморского побережья России, является реакцией на рост внутреннего туризма. Об этом «Газете.Ru» сообщил директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

«Вчерашнее решение готовилось несколько месяцев и отражает значительные изменения по всем вопросам, касающимся транспортных систем РФ. Мы наблюдаем рост туризма на черноморское побережье, который будет продолжаться после окончания пандемии. Есть реальный спрос у населения на этот сегмент перевозок, поэтому на самом высоком политическом уровне далось поручение возить людей лучше и быстрее в этом направлении», – отметил он.

Эксперт не считает, что сейчас в инфраструктуре имеются серьезные проблемы.

«Просто есть конкретные организационные и технологические вещи, по которым можно ускориться. Нельзя сказать, что до этого возили плохо, но определенно можно сказать, что можно делать лучше и быстрее. Конечно, любое такое решение требует инвестиций и большой управленческой работы», – заключил Блинкин.

Напомним, что согласно поручению президента РФ Владимира Путина до 1 декабря 2020 года правительство должно представить план развития транспортной инфраструктуры, позволяющей ускорить доставку пассажиров к российским курортам на Черном море.

https://www.gazeta.ru/social/news/2020/10/27/n_15138727.shtml

ТАСС; 2020.27.10; ГОСДУМА ПРЕДЛОЖИТ НАПРАВИТЬ ДОПСРЕДСТВА БЮДЖЕТА НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Госдума предложит правительству РФ направить дополнительные средства бюджета на 2021-2023 годы на модернизацию городского общественного транспорта.

Соответствующее предложение содержится в утвержденном комитетом Госдумы по бюджету и налогам тексте заключения комитета на проект федерального бюджета 2021-2023 годов. Нижняя палата парламента рассмотрит проект федерального бюджета в первом чтении на заседании 28 октября.

«В заключение комитета включено предложение, озвученное председателем Госдумы Вячеславом Володиным на встрече с председателем правительства: в случае поступления в бюджет дополнительных доходов направить дополнительные средства на модернизацию городского общественного транспорта, в том числе обновление подвижного состава, и на субсидирование процентной ставки по жилищным ипотечным кредитам, выданным на строительство (приобретение) жилого помещения на сельских территориях», – отметил глава комитета по бюджету и налогам Андрей Макаров.

По его словам, соответствующие предложения войдут в проект постановления Госдумы о принятии бюджета в третьем чтении.

«Правительству РФ предлагается проработать реализацию целого ряда социальных мероприятий в рамках национальных проектов. В частности, кабмину поручено изучить вопрос о выплате родителям детей в возрасте до семи лет пособий по временной нетрудоспособности в размере 100% среднего заработка независимо от продолжительности страхового стажа. Кроме того, правительству предстоит рассмотреть вопросы об увеличении объемов финансирования из федерального бюджета мероприятий по созданию новых мест в общеобразовательных организациях и предусмотреть мероприятия, направленные на поддержку общеобразовательных организаций с низкими образовательными результатами обучающихся, а также на поддержку обучающихся, испытывающих трудности в обучении», – сказал Макаров.

Также кабмину поручено проанализировать возможность создания региональных математических и научно-образовательных центров по приоритетным направлениям научно-технологического развития страны и возможность увеличения объема субсидий на реализацию программ деятельности научно-образовательных центров мирового уровня.

Поручения президента

«Еще один пункт в перечне поручений главы государства предусматривает проработку мероприятий по подключению государственных (муниципальных) образовательных организаций, реализующих программы общего образования и среднего профессионального образования, к сети интернет», – отметил глава комитета.

Кроме того, президент предложил рассмотреть вопрос о модернизации инфекционной службы, в том числе модернизации лабораторий, строительстве, оснащении или переоснащении медицинских центров в субъектах РФ. «Предлагаю это включить в заключение комитета, в соответствующие разделы по госпрограммам», – заявил Макаров.

Глава бюджетного комитета напомнил, что правительству РФ поручено обеспечить внесение в законодательство изменений, предусматривающих сохранение в бюджетах регионов средств, образовавшихся от экономии бюджетных ассигнований по результатам заключения госконтрактов при условии направления таких средств на финансовое обеспечение **нацпроектов**. «Кроме того, глава государства предложил увеличить срок предоставления бюджетных кредитов на пополнение остатков средств на счетах бюджетов субъектов Российской Федерации до 240 дней», – сказал депутат.

По его словам, «реализация последних поручений потребует внесения изменений в Бюджетный кодекс, поэтому было предложено включить их самостоятельными пунктами в проект постановления Госдумы, которое будет рассматриваться в ходе первого чтения федерального бюджета предстоящей трехлетки». «Это нам с вами поручение вместе с правительством РФ проработать этот вопрос и в кратчайшие сроки внести соответствующие изменения в Бюджетный кодекс», – подчеркнул глава комитета Госдумы.

<https://tass.ru/ekonomika/9831733>

ТАСС; 2020.27.10; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБРИЛ ИСКЛЮЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КАРТ ИЗ ЗАПРЕТА НА ПОПОЛНЕНИЕ НАЛИЧНЫМИ

Комитет Госдумы по финансовому рынку рекомендовал нижней палате парламента принять в первом чтении законопроект, согласно которому транспортные карты и карты для школьников могут быть выведены из-под запрета на пополнение наличными анонимных электронных кошельков. Законопроект, инициированный группой депутатов во главе с председателем комитета по финансовому рынку Анатолием Аксаковым, вносит поправки в закон «О Национальной платежной системе».

В частности, проект документа закрепляет возможность пополнения наличными транспортных и школьных карт, которые реализованы как анонимные электронные средства платежа. Как отмечается в пояснительной записке, статистика оборота таких специализированных карт в ряде регионов показывает, что с их помощью население активно переходит к безналичному обороту. Так, в настоящее время порядка 60-70% таких карт пополняется наличными через кредитные организации или банковских платежных агентов и используется далее для оплаты проезда в общественном транспорте или услуг в образовательных учреждениях, отмечают законодатели.

Также разработчики проекта закона считают, что сохранение возможности пополнения таких карт наличными позволит получать гражданам удобные платежные сервисы, повысит прозрачность денежного обращения и снизит финансовую нагрузку на бюджеты ряда субъектов России.

В августе 2020 года в силу вступили поправки в законодательство, ограничивающие пополнение наличными анонимных электронных кошельков, выпущенных под транспортные карты. Запрет не коснулся большинства действующих карт, которые выпускаются непосредственно транспортными организациями или пополняются через них.

При этом в ЦБ РФ заявляли, что регулятор не возражает против вывода транспортных карт из-под данного запрета в случае технической возможности разграничить такие анонимные средства платежа.

Как сообщалось ранее, Банк России отсрочил запрет на пополнение наличными анонимных электронных кошельков в виде транспортных карт до 1 апреля 2021 года. Регулятор тогда отметил, что теперь у операторов транспортных систем будет больше времени, чтобы скорректировать при необходимости свои бизнес-модели для соответствия закону «О национальной платежной системе» и продолжить оказывать гражданам такую социально значимую услугу, как пополнение транспортных карт наличными.

<https://tass.ru/ekonomika/9826393>

ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К ДЕКАБРЮ ПОДГОТОВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В РЕГИОНАХ

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству подготовить предложения, связанные с обновлением инфраструктуры городского наземного электрического пассажирского транспорта.

Президент утвердил перечень поручений по итогам расширенного заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 28 сентября 2020 года.

Так, предложения по поддержке деятельности органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления и организаций в части обновления городского электротранспорта необходимо представить до 1 декабря 2020 года.

Путин также поручил правительству к декабрю предусмотреть дополнительные мероприятия по обновлению парка наземного пассажирского общественного транспорта и

пригородного железнодорожного транспорта, определив источники финансирования этих мероприятий.

К 1 декабря правительство также представит предложения по поэтапному развитию транспортной инфраструктуры для ускорения перевозки пассажиров в направлении курортов Черноморского побережья РФ.

Кроме того, правительству к 1 июня поручено внести в законодательство РФ изменения, предусматривающие возможность заключения концессионного соглашения для модернизации подвижного состава общественного пассажирского транспорта.

ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; ГАЗПРОМ ПОДПИСАЛ С РТ-ЛОГИСТИКА СОГЛАШЕНИЕ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ГАЗА НА ТРАНСПОРТЕ

Генеральный директор ООО «Газпром газомоторное топливо» Тимур Соин и генеральный директор «РТ-Логистика» Артем Федосов подписали соглашение о сотрудничестве.

Как говорится в сообщении «Газпром газомоторное топливо», документ направлен на создание условий по увеличению количества транспорта «РТ-Логистика», работающего на природном газе.

Стороны планируют совместно разрабатывать и реализовывать меры стимулирования, участвовать в реализации региональных и отраслевых программ по внедрению газомоторной техники. Компания «Газпром газомоторное топливо» окажет содействие в обеспечении заправки техники природным газом.

В настоящее время автопарк группы компаний «РТ-Логистика» включает порядка 300 единиц техники. В сентябре компания провела тест-драйв газового тягача КАМАЗ при перевозке легковых автомобилей LADA, работающих на природном газе. По итогам тестирования были получены положительные результаты, отмечает ГГМТ.

В настоящее время в управлении «Газпром газомоторное топливо» находится 277 газозаправочных объектов. Всего на территории России расположено 492 газозаправочных объектов, 337 из них принадлежат группе «Газпром» (МОЕХ: GAZP). Общая производительность газозаправочной сети компании составляет около 2,3 млрд куб. м природного газа в год.

«РТ-Логистика» создана с целью оптимизации процессов перевозки грузов и снижения общих логистических затрат предприятий, входящих в структуру государственной корпорации «Ростех».

РАДИО КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2020.27.10; СПЕЦИАЛИСТ РАССКАЗАЛ О НОВЫХ КРИТЕРИЯХ ЧИСТОТЫ ДЛЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ

Замглавы Управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог **ФДА «Росавтодор»** сообщил в эфире Радио «КП» об особенностях обслуживания федеральной дороги

В России дорожная отрасль перешла на новые требования по обеспечению безопасности на автомобильных дорогах, заявил в эфире Радио «Комсомольская правда» заместитель начальника Управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог **ФДА «Росавтодор»** Андрей Чернигов.

Он пояснил, что в силу вступил новый технически-регулирующий документ, в котором перечислены требования к состоянию дорог зимой. Для создания документ был разработан 171 межгосударственный стандарт.

Андрей Чернигов отметил, что вся дорожная отрасль России перешла на новые, более жесткие правила содержания федеральных дорог. Так, теперь на устранение «зимней скользкости» отводится от четырех до шести часов, а разметка дороги должна быть видна в любое время суток.

– Если говорить о противогололедных материалах, то они имеют свою классификацию. Во-первых, они классифицируются в зависимости от агрегатного состояния на жидкие и

твердые, и от компонентного состава – это фрикционные, химические и комбинированные, – заявил эксперт в эфире программы «Россия в движении».

Он также отметил, что наиболее популярным противогололедным материалом являются природный и дробленый песок.

– Все зависит от температурного режима. При температуре окружающей среды до -10... -12 градусов, как правило, используются химические реагенты и комбинированные. Преимущественно используется соль, – рассказал специалист.

<https://www.kp.ru/online/news/4062097/>

ПРАЙМ; 2020.27.10; СТОЙКИ ВЫЗОВА ТАКСИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОСТАВИТЬ НА ТУРОБЪЕКТАХ С НИЗКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТЬЮ

Представители власти, профильных организаций и общественных объединений обратились в Ростуризм с просьбой включить в туристический **нацпроект** инициативу по установке в местах туристической привлекательности с низкой транспортной доступностью специальных точек вызова такси, сообщил РИА Новости председатель Общероссийского объединения пассажиров (ООП) Илья Зотов.

«Мы предлагаем создать дополнительные стойки такси в таких местах, куда можно добраться на такси, но откуда сложно выехать обратно из-за отсутствия сотовой связи или интернета. Предоставляя такой сервис, мы рассчитываем на увеличение турпотока к известным, но сложно достижимым местам туристической привлекательности. Уверены, что вложенные деньги достаточно быстро вернутся в бюджет за счет средств, которые туристы будут оставлять в местах такого отдыха», – пояснил собеседник агентства.

Письмо с данным предложением от представителей власти, профильных организаций и общественных объединений (копия есть в распоряжении РИА Новости) было направлено главе Ростуризма Зарине Догузовой, сообщил Зотов. Он отметил, что туристы часто сталкиваются с тем, что в некоторых местах не всегда бывает интернет, кроме того, у них часто разряжаются телефоны – тогда такси вызвать нельзя.

«Эти специальные стойки позволят вызвать такси в любую погоду, в любое время суток и без использования мобильного телефона. Кроме того, водители такси будут четко знать, где находится точка вызова, и им не придется разыскивать клиента», – прокомментировал Зотов.

По мнению главы ООП, в пределах одного региона особенно интересных и труднодоступных туристических мест не так уж и много, и больших бюджетных затрат на создание сети стоек вызова такси не потребуется.

«Например, в Алтайском крае их не более 10. Мы посчитали, что затраты по установке информационных стоек вызова такси составят на регион не более 10 миллионов рублей. При этом мы не берем Москву, Санкт-Петербург и другие раскрученные туристические города. Поэтому общий бюджет по стране не должен превысить 100 миллионов рублей», – уточнил Зотов.

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.28.10; ЕЩЕ НЕ НАКАТАЛИСЬ: ПОЧЕМУ РАСТЕТ АВАРИЙНОСТЬ В КАРШЕРИНГЕ; КОЛИЧЕСТВО ДТП РАСТЕТ, НЕСМОТРЯ НА МЕРЫ, ПРЕДПРИНЯТЫЕ ОПЕРАТОРАМИ

В столичном департаменте транспорта подсчитали число аварий с участием автомобилей каршеринга. По данным пресс-службы ведомства, количество таких ДТП с пострадавшими увеличилось. В чем причина роста числа аварий и как борются с аварийностью сами каршеринговые компании, выясняли «Известия».

«За девять месяцев 2020-го по сравнению с прошлым годом число ДТП с пострадавшими выросло на 1,8%, количество погибших не изменилось, а процент раненых снизился на 6,4%», – отметила пресс-служба дептранса в официальном Telegram-канале.

Почему аварий становится больше

Эксперты связывают рост числа аварий с пострадавшими с расширением клиентской базы каршеринга в период пандемии. Кроме того, нужно учитывать, что деловая активность по сравнению с летом возросла – люди вышли на работу и учебу.

«Думаю, что в процентном отношении аварийность не сильно выросла. А в абсолютном повысилась просто в связи с ростом парка каршеринговых машин и в связи с тем, что всё новые категории людей используют каршеринг», – прокомментировал ситуацию руководитель проекта «Пробок.нет» Александр Шумский.

Жители столицы действительно отдают предпочтение этому виду транспорта, считая его более безопасным, чем метро, троллейбус и даже такси. Это замечают и операторы каршеринга.

«Мы заметили, что клиенты стали чаще оставлять наши машины на более долгое время, планируя более долгосрочные маршруты. Эта тенденция продолжается и сейчас. Особенно сейчас, когда статистика по заболеваемости не выглядит благоприятной», – рассказали в пресс-службе «Делимобиля». Там также подчеркнули, что все автомобили регулярно проходят санитарную обработку, даже после окончания снятия ограничений.

Виноваты новички и пьяные

И всё же каршеринг до сих пор остается одним из самых аварийных сегментов транспорта. Как рассказали «Известиям» в пресс-службе ГИБДД, за девять месяцев 2020 года на территории города Москвы зарегистрировано 4143 дорожно-транспортных происшествия с участием автомобилей краткосрочной аренды, в которых пять человек погибли и 148 получили ранения. Также за указанный период выявлено и пресечено 64 050 нарушений со стороны водителей автомобилей краткосрочной аренды.

«Казалось бы, машин стало меньше, а в некоторых регионах увеличилась аварийность – люди потеряли психологический контроль. Плюс пришли новички. Раньше появилась одна категория людей, побилась – успокоилась. Затем пришли новые пользователи, они еще не накатались и не распробовали. Пока возникают новые пласты новичков, будет такая ситуация», – отметил Александр Шумский.

Кроме того, Шумский отметил незрелость юных водителей. По его словам, юридически они готовы получить за пять рублей в минуту ТС, которое может убить другого участника движения, а психологически – нет.

С Шумским солидарен и заместитель председателя комиссии Общественной палаты РФ по безопасности и взаимодействию с ОНК Александр Холодов. Чиновник выделил две причины аварий при использовании автомобилей каршеринга:

«Первая причина – это нелегальное использование услуг сервиса, в частности имеет место продажа «реальных» аккаунтов в теневой части интернета, а также езда водителей в нетрезвом виде. Ложная уверенность в безнаказанности порождает безответственное поведение на дороге и, как следствие, ДТП. Вторая причина – возможность брать автомобиль напрокат людям, у которых нет фактического водительского стажа, хотя есть водительское удостоверение».

Проверка по селфи и блокировка

Операторы каршеринга понимают серьезность ситуации и предпринимают всё больше мер, направленных на снижение аварийности. Автоматическая селфи-проверка, которая позволяет идентифицировать личность пользователя, сейчас стала стандартом для всей отрасли.

Кроме того, у каждого каршеринга есть своя база клиентов, где в профиле водителя отображаются история поездок и особенности вождения. В каждом автомобиле установлено телематическое оборудование, которое фиксирует нюансы передвижения машины, соблюдение ПДД, включая скоростной режим. Первые нарушения ведут к штрафам, затем следует бан.

«Система безопасного вождения отслеживает отклонения вроде превышения скорости, резких ускорений, заносов в течение поездок. В целом всё работает так, что, если это повторяющиеся критические для системы нарушения правил пользования машиной, такой пользователь просто блокируется», – пояснили в пресс-службе BelkaCar.

Впрочем, и предупреждения тоже работают. Ранее в пресс-службе «Яндекс.Драйв» сообщали, что среди пользователей сервиса, получавших предупреждение из-за агрессивного вождения или превышения скорости, 95% стали водить аккуратнее.

Аккуратным – скидки

«Делимобиль» разработал систему поощрения и мотивации водителей за безопасное и ответственное вождение. Каждый пользователь оценивается по пятибалльной шкале. Чем выше рейтинг, тем выгоднее стоимость аренды машины и доступнее дополнительные опции.

«В режиме реального времени сотрудники каршеринга видят профиль и трекинг клиента и помогают ему в соблюдении скоростного режима, а в случае нарушения предупреждают уведомлениями, звонками и сообщениями вплоть до возможности блокировки его аккаунта в сервисе», – рассказали в пресс-службе «Делимобиля».

У компании YouDrive есть своя «Школа вежливого вождения». С помощью телематических систем в автомобилях отслеживается стиль вождения пользователей. По итогам поездки меняется рейтинг водителя: за аккуратное вождение рейтинг повышается, за опасное снижается.

«Чем выше рейтинг пользователя, тем больше его персональная скидка в сервисе и тем шире у него выбор моделей машин», – рассказали в пресс-службе YouDrive.

Тест на концентрацию

Еще одно нововведение от «Делимобиля» – smart-тест, выявляющий у водителя подозрение на состояние повышенной усталости и отсутствие концентрации, при котором нельзя или не рекомендуется садиться за руль. Проходить тест водители будут с помощью приложения и только при аренде в ночные часы – с 23:00 до 5:00.

Тест представляет собой викторину с различными вариантами заданий: к примеру, необходимо расставить цифры в определенной последовательности или соотнести формы геометрических фигур. Если водитель провалит тест, ему придется пройти авторизацию через видеоселфи в режиме реального времени.

Руководитель проекта «Пробок.нет» Александр Шумский не особо верит в эффективность рейтингов, внедряемых операторами каршеринга.

«Нужно не забывать, что это рынок. Можно ввести рейтинги и сильно наказывать водителей, но тогда они просто уйдут к конкурентам. Поэтому операторы здесь аккуратны и стараются не потерять клиента. А рынок каршеринга очень конкурентный – игроков много, цены постоянно снижаются. Супержестких мер здесь не ввести», – отметил Шумский.

<https://iz.ru/1079265/anastasiia-pisareva/eshche-ne-nakatalis-pochemu-rastet-avariinost-v-karsheringe>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2020.28.10; ОСТАНОВКА ЭЛЕКТРИЧКИ – У ДИРИЖАБЛЯ; СТАНЦИИ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ ПРЕВРАЩАЮТСЯ В СОВРЕМЕННЫЕ МИНИ-ВОКЗАЛЫ

С момента открытия первых двух Московских центральных диаметров не прошло и года, но они уже задали новый стандарт пригородному железнодорожному транспорту. Многие москвичи и жители Подмосковья быстро привыкли, что перед выходом из дома можно не сверяться с расписанием электричек, поскольку ходят они каждые 5-10 минут, а вместо старых поездов с деревянными скамьями к платформам подкатывают современные

составы с кондиционерами и туалетами. Меняются и станции МЦД, причем их не просто ремонтируют, а превращают в современные мини-вокзалы, не хуже чем в Европе.

Собянин: В Долгопрудном открылся пригородный вокзал европейского уровня

Эскалатор к поезду

Открылся такой вокзал на прошлой неделе и в Долгопрудном. К поездам здесь теперь пассажиры поднимаются по эскалаторам и на лифтах, билеты покупают в теплом, светлом зале.

«Я здесь была всего неделю назад, и это была самая обычная пригородная платформа, даже билеты покупали в автоматах на улице, – рассказала жительница Долгопрудного Марина Кручинина. – Но главная беда была в переходе над путями – подниматься на него приходилось по длинной крутой лестнице. Когда в одной руке у тебя сумка, в другой – сонный ребенок, а на улице холодно или дождь, то такой подъем осилить непросто. А ведь потом нужно еще и спуститься по такой же лестнице!»

Так что на новой станции Марине больше всего нравятся эскалаторы, которые ведут наверх, к кассам, билетным автоматам, турникетам и своеобразному залу ожидания, где можно в тепле подождать электричку. Из Долгопрудного нередко едут не только в Москву, но и дальше в Подмоскovie, за пределы МЦД – поезда туда ходят реже, а потому иногда приходится подождать подольше. Новый мини-вокзал как бы висит над путями, и с двух его концов можно спуститься на разные платформы. Они тоже преобразились. Пассажиры здесь теперь всегда укрыты навесом, протянутым до самых путей. Можно здесь и подзарядить телефон или обратиться за помощью к инфоматам – достаточно нажать на кнопку, и вам ответит оператор. «Да и в целом стало уютнее, красивее и современнее», – делится впечатлениями студент Егор. Ему больше всего понравился подвешенный у входа на станцию дирижабль – смотрится эффектно.

Дирижабль, конечно, не настоящий, но внимание действительно привлекает. Модель старого летательного аппарата выкрашена в фирменный цвет МЦД-1, а логотип диаметра украшает хвостовое оперение. Этот арт-объект висит тут не случайно – дело в том, что до октября 1937 года Долгопрудный назывался Дирижаблестрой, и на расположенном здесь предприятии строили дирижабли, включая легендарные «СССР-В5» и «СССР-В6 Осоaviaхим».

Дальше – больше

Открывая обновленную станцию в Долгопрудном, мэр столицы Сергей Собянин подчеркнул, что на этом развитие МЦД не остановится. «В этом году 15 новых станций, а по сути дела, 15 новых вокзалов появится в составе железнодорожной инфраструктуры. Причем это не просто вокзалы, они первоклассные, европейского уровня, а может быть, даже и выше. С эскалаторами, лифтами, кассами – со всем необходимым, чтобы обеспечить комфорт пассажиров», – рассказал мэр.

Строительство вокзала в Долгопрудном заняло меньше двух лет, причем стройку вели без остановки движения поездов и круглосуточно. Можно сказать, что это типовой вокзал – подобные комплексы можно встретить уже более чем на 10 остановках. Пять станций на двух диаметрах построили с нуля, еще девять реконструировали. Например, на конечной МЦД-2 в Нахабино теперь тоже эскалаторы, ведущие к подвешенному над путями конкурсу с туалетами и кассами. Принцип здесь применен тот же, но выглядит станция по-другому, так что одинаковой архитектуры ждать не стоит – схожим будет только комфорт, но не внешний вид.

В ближайшие годы, говорят в мэрии, планируется ввести в строй семь новых станций: Петровско-Разумовская, Дмитровская и Илимская на МЦД-1 и Марьино Роща, Котляково, Печатники и Шукинская (она заменит станцию Покровское-Стрешнево) на МЦД-2. За счет этого к 2024 году число станций на двух диаметрах вырастет до 66, а количество пересадок – до 27.

Кроме того, на шести станциях действующих диаметров идет реконструкция. Это Тимирязевская, Баковка, Одинцово и Лобня на МЦД-1, Каланчевская и Подольск на МЦД-2. Быстрыми темпами на МЦД идет и обновление поездов. На первом диаметре его планируют завершить до конца года – для этого закупят 330 новых вагонов. А на МЦД-2 обновление уже завершили, средний возраст вагонов там теперь не превышает трех лет.

<https://rg.ru/2020/10/27/reg-cfo/stancii-mcd-prevrashchaiutsia-v-sovremennye-mini-vokzaly.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА АЛПАТОВА; 2020.28.10; СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ ГОРОДА, ГДЕ ИСПЫТАЮТ «УМНЫЕ ДОРОГИ»

Снизить количество ДТП и пробок помогут новые «умные технологии» в трех городах России. В 2021 году испытания телематической платформы «Автодата» пройдут в Перми, Красноярске и Калининграде. О подготовке эксперимента «РГ» сообщили в НТИ «Автонет».

Платформа «Автодата» необходима для формирования в России «умных дорог», основная идея которых – свести к минимуму пробки и аварии, сделать перемещение удобным как для автомобилистов, так и для пешеходов. На нее будет собираться вся информация с российских автомобилей. Процесс может занять примерно два-три года.

Первые эксперименты проведены в Самаре, Курске и Волгограде. Сейчас идет второй этап внедрения платформы. Новыми участниками экспериментов станут в 2021 году Пермь, Красноярск и Калининград. Испытания будут проходить на выделенных пилотных участках с использованием технологии передачи данных V2X, которые позволяют автомобилям обмениваться информацией с дорожной инфраструктурой и между собой. В ближайшие годы такие бортовые передатчики планируется устанавливать на все автомобили.

В рамках экспериментов будут опробованы технологии «умных» пешеходных переходов, которые начинают мигать в темное время суток при появлении на них человека, «зеленой волны», когда светофоры подстраиваются под трафик, информирование водителей об опасных участках на дороге и так далее.

«Полный перечень сценариев еще предстоит отработать с областными транспортными ведомствами, – рассказали в НТИ «Автонет». – В настоящий момент мы проводим анализ информации о ДТП, пробок и других данных улично-дорожной сети».

<https://rg.ru/2020/10/28/stali-izvestny-goroda-gde-ispytaiut-umnye-dorogi.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; ИРИНА БЕЛОВА; 2020.28.10; НЕ ИГРА В ШАШЕЧКИ; ЗАКОНУ О ТАКСИ ТРЕБУЕТСЯ КАРДИНАЛЬНАЯ ПЕРЕРАБОТКА С УЧЕТОМ РЕАЛИЙ ПАССАЖИРОПОТОКА

Теневой оборот служб такси в России составляет 800 миллиардов рублей в год. Как вернуть эти деньги и навести порядок в отрасли, обсуждали на IV Всероссийской конференции ТАХИ-2020 в Сочи.

– По статистике, в нашей стране на одного легального таксиста приходится десять нелегальных. Значит, в государственную казну попадает только десятая часть налогов, которыми должна облагаться прибыль, – уточнила председатель Общественного совета по развитию такси Ирина Зарипова.

Напомним, в России действует федеральный закон № 69 «О такси» от 2011 года, который сильно устарел. По словам депутата Государственной думы РФ Александра Старовойтова, последние шесть-семь лет он нуждается в кардинальных изменениях.

– Сейчас есть две редакции законопроекта, Евгения Москвичева и Андрея Турчака, – объяснил он. – Какая станет основной и будет принята во втором и третьем чтениях, пока большой вопрос. В обеих редакциях есть плюсы и минусы. Госдума должна принять

состоятельную, здравую, взвешенную редакцию законопроекта во всех трех чтениях, при условии, что авторы найдут компромисс.

Говоря о реперных точках будущего закона, Александр Старовойтов отметил, что следует избегать излишней финансовой нагрузки на водителей такси, иначе эта работа станет невыгодной в условиях малых заработков.

Что касается самозанятых, скрывающих свои доходы, мнения власти и агрегаторов разделились.

По словам директора службы такси «Максим» Максима Шушарина, самозанятые в этом бизнесе есть и никуда не денутся, к тому же, их большинство.

– Например, у нас их 98-99 процентов, – объяснил он. – По сути, самозанятый тот же самый ипэшник, только с упрощенной процедурой регистрации. Самозанятый – плательщик налога на профессиональный доход, а ипэшник – на вмененный доход. Разница только в налоговом режиме.

Основная проблема агрегаторов – несовершенство законодательства: само понятие «агрегатор» отсутствует в правовом поле. Представители агрегаторов не согласны со многими пунктами будущего законопроекта. Например, в части прохождения медосвидетельствования перед каждой сменой.

– Эту процедуру нужно отменить, – считает Максим Шушарин. – Никто в мире ее не проходит. В крайнем случае ГИБДД должна выявлять нерадивых таксистов. Куда, например, в городке Куртамыш с населением десять тысяч человек водитель побежит проходить медосмотр? Или в Кургане, где в пиковые часы по четыре тысячи человек в смене, а на весь город четыре-пять медцентров? Самолет из Москвы прилетает в пять утра, нужно встретить пассажиров: где пройти медосмотр до этого времени? К тому же агрегатор не сможет проверить отметку медика в путевом листе таксиста – у нас, например, около миллиона водителей.

Отрасль попала в зависимость от ИТ-компаний, монополизировавших пассажирский трафик. Они бесконтрольно назначают комиссию с каждого заказа и регулируют тарифы. Еще один важный вопрос для всех – тарифы. Кто должен их регулировать: агрегаторы или государство?

– Я считаю, государство должно определить предел тарифа, ниже которого никто не будет демпинговать, чтобы потом получить прибыль за счет общей суммы и в дальнейшем стать фактически монополистом, – продолжил Александр Старовойтов. – Но также необходимо обозначить и верхний предел. Службы такси должны соревноваться в качестве услуг, доступности и скорости подачи.

А вот агрегаторы считают, что установить верхний и нижний предел не получится.

– Коммерческие агрегаторы забирают из отрасли такси около 100 миллиардов рублей в год в виде комиссии, – утверждает основатель сервиса X-cab Максим Именинник. – Таксопарки еле-еле выживают. Длительность смены водителя критическая. Иногда за 14 часов таксисты могут заработать только себе на шаурму. К сожалению, отрасль попала в зависимость от ИТ-компаний, которые монополизировали пассажирский трафик.

Теперь водители в таксопарках могут получать прибыль только с разрешения коммерческих агрегаторов. Они диктуют условия, а именно бесконтрольно назначают комиссию с каждого заказа и регулируют тарифы.

Самый болезненный вопрос касается разрешения на работу. Профессиональное сообщество не раз отмечало, что разрешение должно быть на того, кто за рулем, а не на транспортное средство. Конечно же, необходимо разрешение и на транспортное средство. Среди условий его выдачи – цвет машины. Например, на Кубани разрешены только белые и желтые автомобили.

– **Минтранс** Краснодарского края не разрешил использовать автомобили такси цвета белый перламутр, – отметила директор ООО «Рассвет» Александра Сластенова. – А в Ростове-на-Дону и других городах такой проблемы нет.

По словам начальника отдела реализации государственной политики в области автомобильного транспорта и безопасности дорожного движения **министерства транспорта** и дорожного хозяйства Кубани Павла Артемьева, раньше принимали любые цвета такси, но появился такой разнобой, что пришлось установить требования и ввести единый стиль.

Ирина Зарипова отметила, что в Сочи существует проблема с иногородними конкурентами, которые приезжают на сезонную работу, иногда с иностранными правами. Впрочем, и сами сочинцы вызывают нарекания.

– У сочинских таксистов особый менталитет, над которым еще предстоит поработать, – сказала она. – Пассажиры жалуются на завышенные тарифы и нарушение правил дорожного движения. Города-курорты должны вводить свои правила контроля. Это была бы действенная мера.

<https://rg.ru/2020/10/27/reg-ufo/tenevoj-oborot-sluzhb-taksi-v-rossii-dostig-800-mlrd-rublej.html>

ТАСС; 2020.27.10; СОВЕТ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ РЖД НЕ ОДОБРИЛ ТАРИФНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ КОМПАНИИ

Совет потребителей по вопросам деятельности РЖД при правительственной комиссии по транспорту Российской Федерации не одобрил тарифные предложения холдинга, они противоречат модели долгосрочного тарифного регулирования. Об этом говорится в экспертном заключении организации, составленном от имени председателя Совета потребителей Дмитрия Комиссарова (документ имеется в распоряжении ТАСС).

Тарифные корректировки представлены в сентябре на совещании у главы РЖД Олега Белозерова с крупнейшими грузоотправителями и пользователями услуг железнодорожного транспорта.

Комиссаров напоминает, что речь идет о таких тарифных решениях, как индексация порожнего пробега полувагонов и тарифов на перевозку контейнеров на 4%, повышение стоимости перевозки антрацитов до тарифа на транспортировку коксующегося угля, повышение тарифов на экспортные перевозки энергетического угля в восточном направлении (отмена коэффициента 0,895 с 2022 года), увеличение тарифов для инновационных полувагонов.

«По мнению Совета потребителей, сбалансированность долгосрочной финансовой модели ОАО «РЖД» крайне важна для всех участников сектора. При этом надо отметить, что грузоотправители уже дважды за последние годы поддерживали дополнительный рост тарифов. Дальнейший рост тарифов рискует привести к снижению объемов перевозок», – пишет Комиссаров.

Альтернатива изменению тарифной системы

Совет потребителей, говорится в документе, предлагает не увеличивать нагрузку на экономику через рост тарифов, сохранить действующую модель долгосрочного тарифного регулирования по формуле «инфляция минус 0,1%» и отказаться от «точечной» дополнительной индексации. Кроме того, организация считает необходимым до восстановления объемов перевозок зафиксировать налоговые и регуляторные условия – налог на имущество сохранить на уровне 1,6%, а расходы на транспортную безопасность – на уровне 2020 года. Комиссаров также предлагает отказаться от распределения дивидендов по обычным акциям РЖД до восстановления устойчивости финансовой модели компании.

Стоит несколько скорректировать подход к инвестициям компании в крупные инфраструктурные проекты, говорится в заключении. В частности, реализовать механизм, который позволит компенсировать затраты на неэффективные для РЖД проекты за счет

бюджетного эффекта – по аналогии с господдержкой, предусмотренной механизмом СЗПК.

«В предстоящую пятницу правительство определится с правилами игры – гарантии государства о неприкосновенности тарифного принципа «инфляция минус» до 2025 года будут сохранены или забыты», – отметил источник ТАСС, близкий к деятельности Совета потребителей.

По его словам, попытка изменить выстроенный баланс долгосрочного планирования приведет к тому, что в скором времени потребители услуг РЖД будут вынуждены обратиться к государству за субсидиями для покрытия возникших убытков.

<https://tass.ru/ekonomika/9827557>

ТАСС; 2020.27.10; РЖД: ПАССАЖИРЫ СТАРШЕ 65 ЛЕТ СНОВА СМОГУТ ВЕРНУТЬ КУПЛЕННЫЕ В КАССАХ БИЛЕТЫ ДИСТАНЦИОННО

РЖД возобновляют специальные условия дистанционной отмены поездки для пассажиров старше 65 лет на фоне ограничений из-за пандемии коронавируса, сообщили в компании.

Пассажиры старше 65 лет, которым не рекомендуется посещать общественные места в условиях неблагоприятной эпидемиологической обстановки, смогут дистанционно вернуть билеты на поезда дальнего следования, оформленные в кассах.

Условия распространяются на поезда и вагоны холдинга РЖД и других перевозчиков, включая АО «ТКС», АО «ПКС», АО АК «ЖДЯ», АНО «ЕТД», а также на поезда 7 тыс. нумераций с местами для сидения пригородных пассажирских компаний. Условия будут действовать до 31 января 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/9830599>

ТАСС; 2020.27.10; «НОРНИКЕЛЬ» ИНВЕСТИРУЕТ В ПАРК ТЕПЛОВЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В НОРИЛЬСКЕ 6,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Заполярный филиал «Норникеля» инвестирует до 2030 года в обновление парка тепловозов Норильской железной дороги (Предприятие технологического железнодорожного транспорта), одной из самых северных железных дорог мира, более 6,5 млрд рублей. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе заполярного филиала компании.

Норильская железная дорога изолирована от других железнодорожных сетей, по ней осуществляются перевозки грузов из порта Дудинки в Норильский промышленный район и обратно. Ее строительство началось в 1935 году, до 1998 года здесь осуществлялись пассажирские перевозки. Протяженность железнодорожных путей 365 км.

«На обновление парка тепловозов Предприятия технологического железнодорожного транспорта до 2030 года планируется направить более 6,5 млрд рублей», – сообщили в компании. Планируется приобретения восьми новых магистральных и 19 маневренных локомотива. Сейчас на дороге эксплуатируется 54 локомотива различного типа. Также планируется капитальный ремонт 23 локомотивом и модернизация двух тепловозов.

Обновление парка позволит снизить эксплуатационные затраты, продлить срок службы тепловозов. При этом прогнозируется рост грузоперевозок на железной дороге. В 2019 году объем грузоперевозок по дороге составил 18,4 млн тонн, к 2030 году объем грузоперевозок вырастет, согласно прогнозам, до 21,9 млн тонн.

<https://tass.ru/ekonomika/9825935>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; ОПЕРАТОР Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В КРЫМ С СЕРЕДИНЫ ДЕКАБРЯ ЗАПУСКАЕТ ПОЕЗДА ИЗ АСТРАХАНИ

АО «Транспортная компания «Гранд Сервис Экспресс» (ГСЭ, Москва) запускает в середине декабря поезда по маршруту Симферополь-Астрахань и в обратном направлении, время в пути составит 36 часов, сообщила пресс-служба перевозчика.

Поезд будет ходить один раз в 4 дня и следовать через Верхний Баскунчак, Волгоград, Сальск, Батайск, Ростов-на-Дону и Тимашевск. В составе – купейные и плацкартные вагоны.

«Первый состав поезда «Таврия» №96/95 Симферополь-Астрахань отправится 16 декабря в 19:40 мск с железнодорожного вокзала Симферополя и прибудет в Астрахань 18 декабря в 07:52. Из Астрахани первый поезд отправится 19 декабря в 22:48 и прибудет в Симферополь 21 декабря в 09:50», – говорится в пресс-релизе.

Компания «Гранд Сервис Экспресс» создана в 2002 году, специализируется на перевозках в поездах повышенной комфортности, в том числе на направлении Москва – Санкт-Петербург.

Руководство ГСЭ в 2019 году обратилось в **Минтранс России** с предложением стать компанией-оператором железнодорожных перевозок в Крым, получило одобрение и запустило поезда на полуостров в третьей декаде декабря прошлого года: из Петербурга в Севастополь и из Москвы в Симферополь. ГСЭ подпал за это в январе 2020 года под санкции США, которые не признают российский статус Крыма.

Оператор ж/д перевозок в Крым текущим летом расширил географию поездок на полуостров: поезда «Таврия», в частности, связывают Симферополь с Кисловодском, Вологодой, Екатеринбургом, Адлером, Ростовом-на-Дону, Смоленском, Севастополь – с Москвой, Евпаторию – с Москвой, Петербургом и Псковом,

Круглогодичные поезда из Перми и Омска в Крым и обратно начнут курсировать с середины декабря.

«Гранд Сервис Экспресс» не раскрывает своих акционеров.

ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ВЕТКИ К ИНАГЛИНСКОМУ ГОКУ ГРУППЫ КОЛМАР В ЯКУТИИ

Дальневосточный филиал Главгосэкспертизы одобрил проектно-сметную документацию и результаты инженерных изысканий на строительство подъездного железнодорожного пути необщего пользования к Инаглинскому ГОКу группы «Колмар».

В сообщении ведомства говорится, что ветку планируется проложить к станции Инаглинская-2 от станции Чульбасс, находящейся на участке «Нерюнгри-Грузовая – Томмот» Амуро-Якутской магистрали.

Длина новой ветки составит 6,4 км. Предполагается, что объем перевозок по ней достигнет 11,5 млн тонн угля в год.

Проектируемая ветка обеспечит возможность формирования на приемоотправочных путях ГОКа полновесных составов с углем унифицированной массой 5,7 тыс. тонн и их вывода на общую сеть железных дорог.

Также будет создана сопутствующая железнодорожная инфраструктура.

«Реализация этого проекта позволит объединить в единый транспортный узел действующую станцию необщего пользования Инаглинская-1, проектируемую станцию необщего пользования Инаглинская-2 и станцию Чульбасс», – отмечается в сообщении.

Финансирование проекта планируется за счет федерального бюджета.

Ранее ГК «Колмар» также сообщала, что работы будут выполняться за счет федеральных средств, а железнодорожная инфраструктура будет введена в эксплуатацию в апреле 2021 года.

Как сообщалось, в сентябре группа «Колмар» ввела в Якутии первую очередь крупнейшей в России шахты «Инаглинская» и обогатительной фабрики «Инаглинская-2» мощностью по 6 млн тонн коксующегося угля в год каждая с последующим увеличением мощностей до 12 млн тонн. В эти объекты в настоящее время вложено 20 млрд рублей.

В целом в создание Инаглинского ГОКа с учетом созданных ранее обогатительной фабрики «Инаглинская-1», открытого участка и двух очередей шахты «Инаглинская» и обогатительной фабрики «Инаглинская-2» будет вложено более 72 млрд рублей.

ГОК «Инаглинский» обрабатывает запасы Чульмаканского каменноугольного месторождения (участки Центральный, Восточный, Северный и Западный) и Верхне-Талуминского каменноугольного месторождения. В состав комплекса входят участок открытых горных работ с запасами 9 млн тонн угля, шахта «Инаглинская», обогатительная фабрика «Инаглинская-1» (проектная мощность 2 млн тонн рядового угля в год) и ОФ «Инаглинская-2».

Запасы ГОКа «Инаглинский» составляют 764 млн тонн угля, из них 720 млн тонн для добычи подземным способом и 44 млн тонн для добычи открытым способом.

ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; РАБОЧАЯ ГРУППА ИМО СОГЛАСОВАЛА ПРОЕКТ НОВЫХ МЕР СНИЖЕНИЯ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ МОРСКИМИ СУДАМИ

Рабочая группа Международной морской организации (ИМО) согласовала проект новых обязательных мер снижения выбросов парниковых газов морскими судами, говорится в сообщении организации.

Поправки были разработаны на седьмой сессии Межсессионной рабочей группы по сокращению выбросов парниковых газов с судов, состоявшейся в качестве заочного совещания 19-23 октября 2020 года.

В сообщении отмечается, что предлагаемый проект поправок предусматривает дополнительные требования к мерам по энергоэффективности, которые содержатся в четвертой главе приложения VI к конвенции MARPOL. В нем содержится требование о расчете коэффициента энергоэффективности конструкции судна (Energy Efficiency Design Index, EEDI), согласно которому суда должны быть построены и спроектированы так, чтобы их можно было использовать более энергоэффективно по сравнению с базовым уровнем. Для остальных судов предусмотрено требование о разработке планов по управлению энергоэффективностью судна (Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP).

Проект поправок дополнительно вводит требования по оценке и измерению энергоэффективности всех судов, а также устанавливает целевые значения. Так, предлагается ввести два новых показателя оценки энергоэффективности: индекс достигнутой энергоэффективности существующих судов (EEXI); и эксплуатационные требования к снижению выбросов на основе нового индикатора углеродоемкости (carbon intensity indicator, CII). «Двойной подход направлен на решение как технических (то, как судно модернизируется и оснащается), так и эксплуатационных мер (как судно работает)», – поясняется в пресс-релизе.

Отмечается, что индекс EEXI необходимо будет отдельно рассчитывать для каждого судна. Он будет указывать на энергоэффективность судна по сравнению с базовым показателем. Отмечается, что суда должны соответствовать конкретному требуемому индексу EEXI, который основан на коэффициенте снижения (выраженном в процентах по отношению к базовому индексу EEDI).

Предложения по введению CII и рейтинг CII предполагают, что суда валовой вместимостью 5000 брутто-регистрационных тонн и выше должны определить требуемый годовой эксплуатационный показатель углеродоемкости. CII определяет ежегодный понижающий коэффициент, необходимый для непрерывного улучшения эксплуатационной углеродоемкости судна в пределах конкретного рейтингового уровня.

Достигнутый фактический годовой индикатор CII должен быть зафиксирован в документах для сравнения с целевым показателем CII. Это позволило бы определить

рейтинг углеродоемкости судна. Планируется, что он будет присваиваться по шкале А, В, С, D или Е, где А – самый высокий рейтинг эффективности, а Е – самый низкий. Уровень эффективности будет зафиксирован в плане управления энергоэффективностью. Судно, имеющее рейтинг D или Е в течение трех лет подряд, должно представить план корректирующих действий, чтобы показать, как будет достигнут требуемый индекс (С или выше).

Проект поправок будет направлен в комитет по защите морской среды (МЕРС 75), который проведет дистанционное заседание 16-20 ноября 2020 года. В случае одобрения он может быть представлен для принятия на следующей сессии комитета МЕРС 76, которая состоится в 2021 году.

Рабочая группа также обсудила дальнейшие шаги по оценке возможного воздействия комбинированной меры на разные страны. «Группа согласовала сферы компетенций, чтобы оценить возможные последствия для государств, уделяя особое внимание потребностям развивающихся стран, в частности малых островных развивающихся государств и наименее развитых стран», – отмечается в пресс-релизе.

ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; РФ РАЗРЕШИЛА ПОЛЕТЫ ЗА РУБЕЖ ИЗ УФЫ

РФ разрешила выполнять регулярные пассажирские рейсы за рубеж еще из одного города – Уфы.

«В соответствии с решением правительства РФ, с 27 октября в перечень пунктов РФ, из которых возобновлено международное авиасообщение, включен пункт Уфа», – сообщила представитель **Росавиации** журналистам.

Россия запретила все международные пассажирские авиаперевозки на фоне пандемии COVID-19 в марте. В августе-сентябре власти разрешили полеты в несколько городов Турции, Лондон, на Занзибар, в Женеву, Дубай, Каир, на Мальдивы, в Сеул, Минск, Бишкек и Нур-Султан.

С середины октября перечень разрешенных направлений пополнился рейсами на Кубу и в Сербию, с ноября – в Японию.

При этом полеты были возможны только из десяти городов: Москвы, Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Казани, Калининграда, Новосибирска, Самары, Владивостока, Грозного и Красноярска.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/74431>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9832115>

<https://ria.ru/20201027/polety-1581833425.html>

<https://rns.online/transport/V-Rossii-vozobnovyatsya-zarubezhnie-poleti-iz-Ufi-2020-10-27>

<https://www.kommersant.ru/doc/4549551>

<https://www.vedomosti.ru/society/news/2020/10/27/844826-v-ufe-vozobnovili-mezhdunarodnoe-aviasoobschenie>

<https://iz.ru/1079297/2020-10-27/vlasti-rf-razreshili-polety-za-rubezh-iz-ufy>

<https://rg.ru/2020/10/27/rosaviaciia-otkryla-dlia-mezhdunarodnogo-aviasoobshcheniia-ufu.html>

<https://www.pnp.ru/social/mezhdunarodnye-reysy-razreshili-vypolnyat-iz-ufy.html>

https://aif.ru/society/kabmin_razreshil_mezhdunarodnye_polety_iz_ufy

<https://www.kp.ru/online/news/4062083/>

<https://www.ufa.kp.ru/daily/217200/4311484/>

https://www.gazeta.ru/business/news/2020/10/27/n_15140563.shtml

<https://www.ntv.ru/novosti/2465620/>

<https://www.m24.ru/news/transport/27102020/138882>

<https://360tv.ru/news/transport/rejsy-s-27-oktjabrja/>

<https://russian.rt.com/russia/news/796905-mezhdunarodnoe-aviasoobschenie-ufa>

<https://radiosputnik.ria.ru/20201027/ufa-1581834915.html>

<https://nsn.fm/society/v-ufe-otkryli-mezhdunarodnoe-aviasoobschenie>

<https://www.osnmedia.ru/obshhestvo/vlasti-razreshili-polety-za-rubezh-iz-ufy/>

<https://www.tourdom.ru/news/vlasti-razreshili-mezhdunarodnye-polety-iz-aeroporta-ufy.html>

<https://news.ru/society/vozobnovleno-mezhdunarodnoe-aviasoobschenie-iz-ufy/>

<https://www.uralinform.ru/news/society/334292-eshe-odin-gorod-rossii-otkryli-dlya-poletov-za-rubej/>

ТАСС; 2020.27.10; ЧАСТЬ АЭРОДРОМА БЕЛЬБЕК В СЕВАСТОПОЛЕ ПЛАНИРУЮТ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ ДЛЯ ГРАЖДАНСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Часть аэродрома Бельбек в Севастополе планируют сертифицировать для приема гражданских самолетов и построить пассажирский терминал, сообщается во вторник на сайте **Росавиации** по итогам визита в Крым первого заместителя главы **Минтранса РФ** – руководителя **Федерального агентства воздушного транспорта** **Александр Нерадько**.

«В ходе совещания отмечен высокий уровень взаимодействия оператора аэропорта – ООО «Международный аэропорт «Симферополь» и подрядной организации с Минобороны России, учитывая то, что аэродром Бельбек в настоящее время является аэродром государственной авиации. По данным оператора аэропорта проводятся подготовительные мероприятия по сертификации гражданского сектора аэродрома. Также в планах оператора строительство терминала для обслуживания пассажиров», – говорится в сообщении.

Бельбек является аэродромом двойного назначения: после строительства необходимой инфраструктуры он будет принимать гражданские самолеты. Планируется, что сюда будут прибывать малые борта деловой авиации. Аэропорт является структурой АО «Международный аэропорт «Симферополь», доля в уставном капитале принадлежит правительству Севастополя. Гражданскую инфраструктуру аэропорта будут строить подразделения Минобороны.

Бельбек – военный аэродром, одна из самых южных точек базирования Воздушно-космических сил РФ. В конце 2018 года на аэродроме завершилось строительство новой взлетно-посадочной полосы. В случае необходимости там смогут базироваться стратегические ракетноносцы и дальние бомбардировщики, при этом Бельбек сможет принимать и гражданские самолеты.

<https://tass.ru/ekonomika/9832733>

ТАСС; 2020.27.10; BOEING ВЗАИМОДЕЙСТВУЕТ С АВИАВЛАСТЯМИ РОССИИ ПО ВОЗВРАЩЕНИЮ 737 МАХ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Американский авиаконцерн Boeing взаимодействует с российскими авиавластями по процессу возвращения самолета модели 737 Max к полетам. Об этом на онлайн-форуме «Авиационное финансирование и лизинг в России и СНГ» сообщил региональный директор Boeing по маркетингу в России и Средней Азии Кирилл Майоров.

«Мы очень плотно работает со всеми авиавластями по всему миру в процессе возврата самолета 737 Max в эксплуатацию, и **Росавиация** в этом плане не исключение. Мы делимся всей необходимой информацией, сопровождаем этот процесс, но сроки диктует регулятор, а не Boeing, – сказал Майоров. – Могу только заверить, что по той дорожной карте, которая намечена, мы успешно продвигаемся и взаимодействуем со всеми авиавластями, в том числе с российскими».

В октябре 2018 года Boeing 737 Max 8 индонезийской компании Lion Air упал в Яванское море вскоре после вылета, погибли все 189 человек на борту. Вторая катастрофа с

самолетом этой модели произошла в марте 2019 года в Эфиопии, в ней погибли 157 человек.

После того эксплуатация Boeing 737 Max была приостановлена.

Руководство Boeing признало, что причиной крушения обоих лайнеров был сбой системы автоматического управления MCAS.

В октябре 2020 года Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA) признало Boeing 737 Max достаточно безопасным – он может вернуться в небо до конца 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/9828403>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.10; ЭКСПЕРТЫ ОЖИДАЮТ СНИЖЕНИЯ СТОИМОСТИ АВИАБИЛЕТОВ НА МАЛЬДИВЫ

Анонсированное увеличение количества российских авиаперевозчиков, летающих на Мальдивы, может привести к ощутимому снижению стоимости билетов, сообщает АТОР.

Министерство туризма Мальдивской республики сообщило, что сейчас на острова летает 12 иностранных авиакомпаний. Среди них и «Аэрофлот», возобновивший сообщение с 10 сентября.

В интервью местным СМИ глава ведомства Абдулла Маусум сказал, что в ближайшее время еще две российские авиакомпании планируют поставить рейсы на Мальдивы. Полетные программы российских перевозчиков опубликованы на соответствующей карте маршрутов.

Их представители рассказали, что рабочий процесс подготовки полетных программ идет, сообщает ассоциация. Правда, соответствующего решения **Росавиации** пока нет, зато есть необходимые разрешения мальдивской стороны.

С 25 октября число рейсов отечественного авиаперевозчика было увеличено с двух до четырех в неделю, но это не привело к снижению стоимости проездных документов. За перелет из Москвы в Мале нужно отдать около 75 тысяч рублей.

По оценке экспертов, в случае запуска рейсов новых российских авиаперевозчиков на Мальдивы, билеты могут подешеветь на 30 процентов.

<https://ria.ru/20201027/maldivy-1581763761.html>

ТАСС; 2020.27.10; АЭРОПОРТ В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ УВЕЛИЧИЛ РЕЙСЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И СОЧИ В ЗИМНЕМ РАСПИСАНИИ

Международный аэропорт Владикавказ увеличил число рейсов в Санкт-Петербург и Сочи в зимнем расписании до пяти и четырех раз в неделю соответственно. Об этом сообщили в пресс-службе аэропорта.

«В зимнем расписании аэропорта увеличивается частота полетов рейсов в Сочи до четырех раз в неделю. Полеты осуществляет авиакомпания Utair по вторникам, средам, пятницам и воскресеньям. В Санкт-Петербург авиакомпания «Победа» впервые в рамках осенне-зимнего расписания аэропорта планирует осуществлять рейсы пять раз в неделю по понедельникам, средам, четвергам, пятницам и воскресеньям», – говорится в сообщении.

Зимнее расписание будет действовать до 27 марта 2021 года.

По-прежнему для жителей Северной Осетии остаются доступными перелеты во все московские аэропорты авиакомпаниями «Аэрофлот», «Победа», «S7 Airlines» и Utair. Рейсы будут выполняться до четырех раз в день. В период новогодних праздников запланированы дополнительные рейсы.

В настоящее время все службы аэропорта прошли специальную подготовку, проверена аэродромная техника и аварийно-спасательное оборудование, созданы необходимые запасы авиационного топлива, горюче-смазочных материалов, противогололедных реагентов и запасов противообледенительной жидкости.

<https://tass.ru/ekonomika/9830885>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ЗИМОЙ БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В 16 РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ

АО «Международный аэропорт Владивосток» (МАВ) в рамках зимнего расписания будет обслуживать регулярные рейсы в 16 российских городов, планируется возобновление прерванных из-за пандемии рейсов в Токио.

В зимнем сезоне из Владивостока будут осуществляться регулярные прямые рейсы в Москву, Новосибирск, Красноярск, Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Иркутск, Благовещенск, Якутск, Магадан, Анадырь.

Также пассажиры могут использовать рейсы с промежуточной посадкой для перелета из Владивостока в Екатеринбург, Санкт-Петербург, Читу и Улан-Удэ.

Авиакомпания «ИрАэро» продолжит выполнение летной программы по новому маршруту Владивосток-Нерюнгри-Красноярск. Рейсы планируются с частотой два раза в неделю.

На внутрикраевых маршрутах в Приморье авиакомпания «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) будет осуществлять рейсы из Владивостока в Кавалерово, Пластун, Терней, Дальнереченск, Дальнегорск и Преображение.

«Аэропорт Владивосток активно работает над восстановлением международного авиасообщения в Корею и Японию. В ближайшее время планируется возобновление рейсов в Токио», – говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что авиакомпания «Аврора» с 1 ноября планирует возобновить полеты по маршруту Владивосток – Токио (аэропорт Нарита) – Владивосток.

Международные авиарейсы предприятие в настоящее время не обслуживает.

ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; RED WINGS ДУМАЕТ НАД СОЗДАНИЕМ СТРУКТУРЫ ДЛЯ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ SSJ-100

Red Wings, развивающая региональные перевозки на Sukhoi Superjet 100, думает над созданием структуры для техобслуживания этого типа самолетов, сообщил директор по управлению флотом авиакомпании Антон Тихонов

«Действительно, сейчас идут обсуждения создания своей организации по обслуживанию этого самолета. Пока что ее нет, но в этом направлении мы тоже думаем», – сказал Тихонов в ходе онлайн-форума «Авиационное финансирование и лизинг в России и СНГ».

Пока что компания планирует сосредоточиться на развитии маршрутной сети на базе SSJ-100 из екатеринбургского «Кольцово», сказал он. Есть и планы по другим аэропортам, но сообщать о них преждевременно, добавил Тихонов.

Red Wings через «Объединенную авиастроительную корпорацию» контролирует госкорпорация «Ростех». Основной базовый аэропорт – московское «Домодедово».

До недавнего времени компания эксплуатировала в основном европейские Airbus A320/A321. В мае для поддержки российского авиапрома власти одобрили программу поставки Red Wings шестидесяти «суперджетов». После этого перевозчик сообщил о планах развития базы в «Кольцово».

ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; AZUR AIR ПЕРЕОБОРУДОВАЛА ПОД ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ДВА BOEING-767, НА ОЧЕРЕДИ -757

Авиакомпания AZUR air, выполняющая рейсы в основном по заказу туроператоров, переоборудовала два самолета Boeing-767 под грузовые перевозки и в дальнейшем планирует развивать этот сегмент бизнеса.

«Сейчас наши «рабочие лошадки» – это Boeing 767-300, два самолета находятся в бескресельном варианте, что позволяет максимально задействовать воздушное судно для

грузовых перевозок», – заявил заместитель генерального директора AZUR air Павел Попов в ходе онлайн-форума «Авиационное финансирование и лизинг в России и СНГ» «В планах – продолжить развитие грузового направления. В частности, мы эксплуатируем Boeing 757-200, которые неплохо подходят для перевозки грузов», – добавил Попов.

По данным Росавиации, у AZUR air сейчас семь самолетов типа Boeing 757, весь парк состоит из 28 машин.

На фоне COVID-кризиса авиаперевозок выполнять грузовые рейсы пассажирскими самолетами начали и другие российские авиакомпании: «Россия», Nordwind, AZUR air, «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL), Utair, S7. Последняя даже решила приобрести два грузовых Boeing 737: их поставки запланированы на ноябрь 2020 и январь 2021 гг.

ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; АВИАКОМПАНИИ НАКОПИЛИ ДОЛГИ ПЕРЕД БАНКАМИ, НЕОБХОДИМО ПРОДЛИТЬ ЛЬГОТНЫЙ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ – РСПП

Российские авиакомпании накопили задолженность перед банками, бюджетом и поставщиками в несколько десятков миллиардов рублей, необходимо продлить до конца 2024 г. применение ими льготной ставки по НДС на внутренние перевозки, говорится в отзыве РСПП на проект бюджета на 2021-2023 гг.

Отзыв опубликован во вторник в электронной базе данных парламента.

«Авиакомпании накопили задолженность перед банками (в том числе по субсидируемым кредитам), бюджетом (по уплате налоговых платежей, на которые были предоставлены отсрочки) и поставщиками (в том числе перед лизингодателями) в несколько десятком миллиардов рублей, которую необходимо будет погасить в течение 2021 г. В низкий зимний сезон 2020-2021 гг. в условиях ограничений на международное воздушное сообщение убытки российских авиакомпаний продолжат расти», – говорится в отзыве РСПП.

Союз предлагает продлить до 31 декабря 2024 г. действие льготного НДС в размере 10% для перевозок пассажиров и багажа на внутренних рейсах.

Во внесенном в Госдуму проекте бюджета на 2021-2023 гг. уже запланировано поступление в казну от отмены данной льготы в размере почти 143 млрд рублей: в 2021 г. – 43,96 млрд., в 2022 г. – 47,31 млрд., в 2023 г. – 51,51 млрд. рублей.

НДС в размере 10% на все внутренние авиаперевозки был введен для поддержки отрасли в 2016 году на период до 2021 года. В прошлом году правительство сделало отдельное послабление для внутренних рейсов в обход Москвы – для них установили нулевой НДС, причем бессрочно. На все полеты в Крым, Калининград и города Дальнего Востока ставка также нулевая, и, по данным Минфина, менять ее не планируется.

РИА НОВОСТИ; 2020.27.10; НА ТРАССЕ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ ПЕРЕВЕРНУЛСЯ МИКРОАВТОБУС

Водитель микроавтобуса не справился с управлением на трассе в Красноярском крае, в результате иномарка слетела в кювет, пострадали 8 человек, сообщает пресс-служба регионального главка МВД.

По данным МВД, ДТП произошло во вторник утром в Ермаковском районе на юге края.

«По предварительной информации, сегодня в утреннее время на 497-м километре автодороги Р-257 «Енисей» 31-летний водитель, управляя автомобилем «Тойота Хайс», двигаясь со стороны города Томска в сторону города Кызыл, не справился с управлением и допустил опрокидывание в правый кювет. В салоне транспортного средства находилось 17 пассажиров. В результате происшествия пострадали водитель и 7 пассажиров», – говорится в сообщении.

В настоящее время пострадавшие с травмами различной степени тяжести госпитализированы в Ермаковскую районную больницу. На месте происшествия работают сотрудники ДПС и следственно-оперативная группа.

В краевом минздраве сообщили, что шесть из восьми пострадавших в ДТП с микроавтобусом на трассе в Красноярском крае остаются в больнице, их состояние оценивается как средней тяжести.

«По словам главного врача, двое из восьми отпущены на амбулаторное лечение, шестеро с различными травмами остаются в больнице, их состояние средней тяжести. Один из пострадавших несовершеннолетний», – сказала собеседница агентства.

По ее словам, все пострадавшие – жители Тувы.

Прокуратура Тувы начала проверку после ДТП с 8 пострадавшими на юге Красноярского края, сообщает пресс-служба ведомства.

«В связи с дорожно-транспортным происшествием с участием микроавтобуса, произошедшим сегодня на автодороге Р-257 в Ермаковском районе Красноярского края, прокуратурой республики Тыва организовано проведение проверки соблюдения законодательства о перевозке пассажиров в деятельности перевозчика, с микроавтобусом которого произошло ДТП», – говорится в сообщении.

В ходе проверки будет дана оценка законности деятельности перевозчика и соблюдения им требований безопасности при транспортировке пассажиров. Ход и результаты проверки находятся на личном контроле прокурора республики.

<https://ria.ru/20201027/dtp-1581690552.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.10; ПРИ ОСМОТРЕ ВЗОРВАВШЕГОСЯ ТАНКЕРА ОБНАРУЖИЛИ ТЕЛА ПОГИБШИХ

Следователи при осмотре танкера «Генерал Ази Асланов» обнаружили останки, предположительно, они принадлежат пропавшим членам экипажа.

Об этом сообщила старший помощник руководителя Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК Елена Марковская.

«Для установления личности погибших назначены генетические экспертизы», – добавила она.

Взрыв на танкере «Генерал Ази Асланов» в Азовском море в устье Керченского пролива произошел в субботу. Трех членов экипажа выбросило за борт, еще десятерых подобрало проходящее мимо судно «Сириус». Состояние спасенных удовлетворительное.

По предварительным данным **Росморречфлота**, танкер пустым шел в Ростов-на-Дону, взорвались пары нефтепродуктов. Судно с поврежденной палубой изначально отбуксировали на якорную стоянку к кубанскому берегу, а затем в керченский порт Крым. Накануне поисково-спасательную операцию прекратили, так как надежды найти моряков живыми не осталось.

<https://ria.ru/20201027/tanker-1581822127.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.10; ЭКСПЕРТ НАЗВАЛ ВОЗМОЖНУЮ ПРИЧИНУ ВЗРЫВА НА ТАНКЕРЕ В АЗОВСКОМ МОРЕ

Причиной взрыва на танкере «Генерал Ази Асланов» в Азовском море мог стать человеческий фактор, заявил член научно-технического совета Российского морского регистра судоходства и Российского речного регистра Алексей Мигалин.

«В данный момент одной из официальных причин инцидента считается взрыв паров нефтепродуктов. Рассматриваются и другие версии, в том числе нарушение техники безопасности... Не исключено, что причиной взрыва мог стать человеческий фактор, а именно использование в опасных зонах танкера носимых радиостанций общего назначения, а не взрывозащищенных», – сказал журналистам Мигалин.

По его словам, все члены экипажа судов при перевозке опасных грузов должны применять взрывозащищенное электрооборудование, в том числе носимые радиостанции взрывозащищенного исполнения.

«У всех членов экипажа танкера должно быть две радиостанции. В данном случае могло произойти так, что экипаж пренебрег этим обязательным требованием и в качестве средств связи во взрывоопасных помещениях танкера использовал радиостанции общего назначения, в случае неисправности которых возможно образование искры – из-за короткого замыкания в самой радиостанции или в ее аккумуляторе», – пояснил эксперт.

Мигалин также отметил оперативность, с которой отреагировали на инцидент с танкером. «Произошло это благодаря использованию отлаженной системы спасения на море – к танкеру сразу вышло несколько спасательных средств. К сожалению, в данный момент на реках такая система оповещения о бедствии судов, и служба их спасения отсутствует. В советское время она была, а сейчас ее нет... Хорошо, что эта катастрофа произошла не на внутренних водных путях и с танкером, в котором не было опасных грузов, иначе уровень последствий был бы непредсказуемым», – добавил эксперт.

<https://ria.ru/20201027/tanker-1581788152.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.10; ПОВРЕЖДЕННЫЙ ВЗРЫВОМ ТАНКЕР В АЗОВСКОМ МОРЕ ДОСТАВИЛИ В ПОРТ В КРЫМУ

Поврежденный взрывом танкер «Генерал Ази Асланов» отбуксирован в керченский порт «Крым» и ошвартован у причала, сообщил РИА Новости представитель **Росморречфлота** Алексей Кравченко.

«Буксир с судном прибыл в порт «Крым». Судно ошвартовано у причала. Дальше следственные действия будут проводиться», – сказал Кравченко.

По его словам, дальнейшая судьба танкера будет решаться судовладельцем.

<https://ria.ru/20201027/tanker-1581730329.html>

[Вернуться в оглавление](#)