



Ежедневный мониторинг СМИ

30 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; РФ СОХРАНЯЕТ ПЛАНЫ ПО ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ПРОЕКТАМ, НЕСМОТРА НА НЕГАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ – ПУТИН.....	5
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС О СУБСИДИРОВАНИИ КУПОНА «ЗЕЛЕННЫХ» ОБЛИГАЦИЙ – БЕЛОУСОВ.....	5
ТАСС; 2020.29.10; МИШУСТИН 30 ОКТЯБРЯ ОБСУДИТ ПЛАН ДОСТИЖЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ С ГЛАВАМИ ГРУПП ГОССОВЕТА.....	6
ТАСС; 2020.29.10; ВЫСТУПЛЕНИЕ ПУТИНА НА ИНВЕСТИЦИОННОМ ФОРУМЕ «РОССИЯ ЗОВЕТ!»	7
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2020.29.10; ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ФОРСАЖ.....	10
РБК; ОЛЬГА АГЕЕВА; 2020.30.10; ЭКОНОМИСТЫ ОЦЕНИЛИ СОКРАЩЕНИЕ ГОСРАСХОДОВ И ПОСЛЕДСТВИЯ РОСТА НАЛОГОВ.....	14
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.30.10; ЗОЛОТО САМОВЫВОЗОМ; ГОСУДАРСТВО НЕ БУДЕТ ФИНАНСИРОВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ БАИМСКОГО КОМБИНАТА.....	17
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.30.10; СЕРГЕЙ СОБЯНИН И АНДРЕЙ ВОРОБЬЕВ СМЕШАЛИ КАРТЫ; МОСКВА И ОБЛАСТЬ ОБЪЕДИНЯЮТ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА.....	19
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.30.10; СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ СУБСИДИЙ; МИНПРОМТОРГ ПЕРЕСТРАИВАЕТ СУДОВОЙ УТИЛЬГРАНТ	20
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.30.10; ВАГОНЫ РАСКАТАЮТ ПО ВСЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ; ПРОИЗВОДИТЕЛИ ТЕХНИКИ ТРЕБУЮТ НОВЫХ ЛЬГОТ.....	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМУР АЛИЕВ; 2020.30.10; ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЕТЫ; ДАГЕСТАНСКИЙ ЗАВОД ОБЗАВЕЛСЯ СВОЕЙ АВИАКОМПАНИЕЙ.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА МАНУКИЯН; 2020.29.10; АВИАПИЛОТОВ И ДИСПЕТЧЕРОВ ПРЕДЛАГАЮТ УВОЛЬНЯТЬ ЗА САМОЛЕЧЕНИЕ.....	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ НОСКОВА; 2020.29.10; СТРАХОВКА СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫХ РИСКОВ ВЕРНУЛАСЬ В СМЕТЫ ПОДРЯДЧИКОВ; СЫГРАЛИ В ЗАЩИТЕ.....	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.29.10; ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПОДДЕРЖАЛА КОНЦЕПЦИЮ НАЦПРОЕКТА ПО ТУРИЗМУ	25
РЖД-ПАРТНЕР; ИГОРЬ СЕРГЕЕВ; 2020.29.10; ТИПОВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ МЕХАНИЧЕСКОГО ПЛОМБИРОВАНИЯ И НОВАЯ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОННОГО ПЛОМБИРОВАНИЯ: ЧТО ЛУЧШЕ?	26
РЖД-ПАРТНЕР; 2020.29.10; ИРАЭРО: ПОКРЫТЬ ВЫПАВШИЕ ДОХОДЫ АВИАКОМПАНИИ ЗА СЧЕТ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НЕВОЗМОЖНО	31
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.29.10; КАРТА ПОЛИС БЬЕТ: АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ ВЫКАТЯТ СЧЕТ ЗА ОТСУТСТВИЕ ТЕХОСМОТРА; АВТОМОБИЛИСТОВ ПРЕДУПРЕДИЛИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ЕСЛИ ОНИ НЕ УСПЕЮТ РЕШИТЬ ВОПРОС ДО КОНЦА ОКТЯБРЯ.....	31
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, ЕКАТЕРИНА МАКСИМУШКИНА; 2020.30.10; АГРЕГАТОР ТАКСИ DIDI НАЧАЛ НАБОР ВОДИТЕЛЕЙ В 15	

РОССИЙСКИХ ГОРОДАХ; УЧАСТНИКИ РЫНКА ПРОГНОЗИРУЮТ ВОЙНУ ЗА КЛИЕНТА	34
РБК; АСЯ ЗУЙКОВА; 2020.29.10; ГОРЕ ОТ УМА: СТОИТ ЛИ БОЯТЬСЯ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ «УМНЫХ» ГОРОДОВ; ПОЧЕМУ И ЗАЧЕМ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ДАННЫЕ О ЖИТЕЛЯХ И КАК ЭТО МОЖЕТ ПОВЛИЯТЬ НА ИХ ЖИЗНЬ.....	35
ВЕСТИ ВЛАДИМИР; 2020.29.10; ИГОРЬ ИГОШИН ПОДДЕРЖАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА ГОРОХОВЦА	42
ВЕСТИ ПЕРМЬ; 2020.29.10; СО СТАКАНОМ НА КРЫШЕ: В ПЕРМИ ПРОШЕЛ КОНКУРС НА ЛУЧШЕГО ТАКСИСТА	42
ВЕСТИ КРАСНОЯРСК; 2020.29.10; ПРОЕКТ КРАСНОЯРСКОГО МЕТРО СДАЛИ ДОСРОЧНО	43
РЕН ТВ; 2020.29.10; ДЕШЕВО, НО НЕБЕЗОПАСНО: «СЕРЫХ» ПЕРЕВОЗЧИКОВ МАССОВО ЛИШАЮТ ТРАНСПОРТА	43
1 КАНАЛ; АЛЕКСАНДР ЛЯКИН; 2020.29.10 ;В МОСКВЕ ИЩУТ УПРАВУ НА КЛИЕНТОВ КАРШЕРИНГА ЗА ЕЗДУ БЕЗ ПРАВИЛ	44
1 КАНАЛ; КОНСТАНТИН ПАНЮШКИН; 2020.28.10; В РОССИЙСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЗАВЕРШИЛАСЬ ЭРА ЛЕГЕНДАРНОГО СОВЕТСКОГО САМОЛЕТА ТУ-154.....	46
1 КАНАЛ; 2020.28.10; ВОЛГОГРАДСКИЕ СПАСАТЕЛИ ПРОВЕЛИ УЧЕНИЯ ПО ТУШЕНИЮ ПОЖАРА НА САМОМ НЕОБЫЧНОМ ВИДЕ ТРАНСПОРТА.....	47
ВЕСТИ; АННА БАЛАН; 2020.28.10; ТАКСИСТЫ БОЙКОТИРУЮТ РЕКОМЕНДАЦИИ РОСПОТРЕБНАДЗОРА	47
ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ КНОР; 2020.28.10; ТРАССА ПОД ОКНАМИ ЧАСТНЫХ ДОМОВ: В БАЛАШИХЕ ЖИТЕЛИ ВОЮЮТ С «ТРАНЗИТЧИКАМИ». ВЕСТИ-МОСКВА.....	48
ВЕСТИ; 2020.28.10; В ПОСЕЛКЕ ТАТАРСТАНА ПРОЛОЖИЛИ ДОРОГУ ЧЕРЕЗ СТОЛЬ	48
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2020.29.10; ХУСНУЛЛИН ПОТРЕБОВАЛ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ.48	48
ПРАЙМ; 2020.29.10; КАБМИН УТВЕРДИЛ ПЕРЕЧЕНЬ ОБЪЕКТОВ ДЛЯ БАМА-ТРАНССИБА В РАЙОНЕ БАЙКАЛА И МЕРЫ ПО ЭКОЛОГИИ.....	49
ПРАЙМ; 2020.29.10; РЖД РЕКОНСТРУИРОВАЛИ СТАНЦИЮ НА СТЫКЕ ТРАНССИБА И БАМА	49
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; РОСМОРПОРТ НАМЕРЕН ДО КОНЦА ГОДА ОБЪЯВИТЬ ПОВТОРНЫЙ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛА 18 МВТ ДЛЯ ПОРТОВ БАЛТИКИ	50
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; ФАС ПРЕДПИСАЛА ПРОВЕСТИ НОВЫЙ КОНКУРС НА КОНЦЕССИЮ АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА.....	50
ТАСС; 2020.30.10; В ЯКУТИИ ПЛАНИРУЮТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ 16 АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ ДО 2024 ГОДА.....	51
ВЕСТИ; 2020.29.10; НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ»: ОБНОВЛЕНИЕ АВТОПАРКОВ	52
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; СТАВРОПОЛЬЕ ОБНОВИТ ПАРК ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА.....	52
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; КОНЦЕССИЯ НА ОБНОВЛЕНИЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА МОЖЕТ БЫТЬ ЗАКЛЮЧЕНА В 2021Г – МИНДОРТРАНС	53
ТАСС; 2020.29.10; БОЛЕЕ 60 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ЗАБАЙКАЛЬЕ В 2021 ГОДУ	54

ТАСС; 2020.29.10; ДОРОГУ В ГОРОД ГУРЬЕВСК ПОД КАЛИНИНГРАДОМ ПОСТРОЮТ НА ПОЛГОДА РАНЬШЕ НАМЕЧЕННОГО СРОКА.....	54
ТАСС; 2020.29.10; ГУБЕРНАТОР КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ: В 2021 ГОДУ В РЕГИОНЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОРЯДКА 170 КМ ДОРОГ.....	55
ТАСС; 2020.29.10; НА КОЛЫМЕ ЗАВЕРШЕН РЕМОНТ УЧАСТКА ДОРОГИ МАГАДАН – БАЛАГАННОЕ – ТАЛОН.....	56
РИА НОВОСТИ; 2020.28.10; ДОРОЖНЫЙ ФОНД КУБАНИ УВЕЛИЧИЛИ НА 1,3 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ.....	56
ТАСС; 2020.29.10; КАЧЕСТВО 770 КМ ДОРОГ ПЛАНИРУЮТ УЛУЧШИТЬ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ.....	57
РОССИЯ 24; 2020.29.10; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ФОРУМ «РОССИЯ ЗОВЕТ!». МАКРОЭКОНОМИЧЕСКАЯ СЕССИЯ.....	57
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; СИЛУАНОВ: ПРИВАТИЗАЦИЯ ГОСКОМПАНИЙ НЕ ИСКЛЮЧЕНА, НО НЕ ДЛЯ ПОПОЛНЕНИЯ БЮДЖЕТА, А ДЛЯ ИНВЕСТИЦИЙ В НИХ.....	64
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; БЕССРОЧНЫЕ ОБЛИГАЦИИ РАЗМЕСТЯТ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ 4 КОМПАНИИ – ВТБ КАПИТАЛ.....	65
ТАСС; 2020.29.10; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИЛ ЛИЗИНГОВЫЕ ПЛАТЕЖИ «ВТБ ЛИЗИНГУ».....	65
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; АКЦИИ АЭРОФЛОТА, КУПЛЕННЫЕ НА МИНИМУМАХ, МОГУТ СТАТЬ ВЫГОДНЫМ ВЛОЖЕНИЕМ ДЛЯ ФНБ – СИЛУАНОВ.....	66
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; ФАС СЧИТАЕТ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ НА РЫНКЕ ТАКСИ.....	66
ГУБЕРНИЯ 74; МАКСИМ ХЛЫЗОВ; 2020.29.10; АЛЕКСЕЙ НЕЧАЕВ: «ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ НИ ОДИН РАЙОН ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ НЕ БЫЛ ОБДЕЛЕН».....	67
ТАСС; 2020.29.10; ПОРЯДОК ВЪЕЗДА В КИРОВСКО-АПАТИТСКИЙ РАЙОН МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ УПРОСТИЛИ ДЛЯ АВИАПАССАЖИРОВ.....	68
ТАСС; 2020.29.10; КОНФЕРЕНЦИЯ К 90-ЛЕТИЮ ТУРКСИБА В АЛТГУ ОБЪЕДИНИЛА 96 УЧЕНЫХ ИЗ 21 ВУЗА.....	69
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; РОССИЯ И КИТАЙ СОГЛАСОВАЛИ ОБЪЕМ РАЗРЕШЕНИЙ НА АВТОГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В 2021 Г.	70
ТАСС; 2020.29.10; ГИБДД СЧИТАЕТ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНОЙ ОТМЕНУ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЕ РАЗМЕТКИ НА ПАРКОВКЕ.....	71
РИА НОВОСТИ; 2020.29.10; В РОССИЙСКИХ АВТОБУСАХ ПОЯВЯТСЯ ПОРТАТИВНЫЕ ОБЕЗЗАРАЖИВАТЕЛИ ВОЗДУХА.....	71
РИА НОВОСТИ; 2020.29.10; В КАЗАНСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ ЗАПУСТИЛИ ВТОРОЙ ТОННЕЛЕПРОХОДЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС.....	72
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; ВТБ ПРОФИНАНСИРУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА.....	72
ТАСС; 2020.29.10; МЭРИЯ НОВОСИБИРСКА И «ЯНДЕКС» ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О НАСТРОЙКЕ РАБОТЫ СВЕТОФОРОВ.....	73
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; УВЗ, КОНКУРИРУЮЩИЙ С ОВК, ПОЛУЧИЛ ЗАКАЗ НА ПОСТАВКУ ДО 2022Г 7 ТЫС. «ИННОВАЦИОННЫХ» ПОЛУВАГОНОВ.....	73
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; НАЗНАЧЕНО ЕЩЕ 13 СПЕЦПОЕЗДОВ ДЛЯ ВЫВОЗА УЗБЕКСКИХ МИГРАНТОВ ИЗ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	74
ТАСС; 2020.29.10; РЖД С НАЧАЛА ГОДА ВЛОЖИЛИ БОЛЕЕ 620 МЛН РУБЛЕЙ В РАЗВИТИЕ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ ЧЕЧНИ.....	74
ТАСС; 2020.29.10; КЖД ОРГАНИЗОВАЛА ПОСТАВКУ ГРУЗОВ ИЗ КИТАЯ ДЛЯ КАЛИНИНГРАДСКОГО БИЗНЕСА НОВЫМ МАРШРУТОМ.....	75

ТАСС; 2020.29.10; В ФАС СООБЩИЛИ, ЧТО ДВОЙНИК САЙТА РЖД ПРЕКРАТИЛ РАБОТУ	75
ТАСС; 2020.29.10; ЭЛЕКТРОПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» СВЯЖУТ ЧЕЛЯБИНСК И МАГНИТОГОРСК С 5 НОЯБРЯ	76
РБК Н.НОВГОРОД; 2020.29.10; РЖД ПОЛУЧАТ НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ ЗА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОКЗАЛА В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ.....	76
ПРАЙМ; 2020.29.10; МИНТРАНС РФ ГОТОВ РАССМОТРЕТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОСК О МЕХАНИЗМЕ СУБСИДИРОВАНИЯ ЭКО-СУДОХОДСТВА.....	77
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; РОСПРИРОДНАДЗОР НАШЕЛ БОЛЕЕ 20 НАРУШЕНИЙ ПРИРОДООХРАННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА У РОСМОРПОРТА.....	77
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; НОВАТЭК ПЛАНИРУЕТ В НОЯБРЕ ОСУЩЕСТВИТЬ ПЕРЕГРУЗКУ СПГ С ARC7 В ОБЫЧНЫЕ ТАНКЕРА В МУРМАНСКЕ	77
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; ВМТП НАПРАВИЛ ЗАЯВЛЕНИЕ В ПОЛИЦИЮ ИЗ-ЗА ВЫПЛАЧЕННЫХ ЭКС-ГЕНДИРЕКТОРУ 15 МЛН РУБ.	78
ПРАЙМ; 2020.29.10; СУД ВЗЫСКАЛ С «ОТКРЫТОГО ПОРТА НАХОДКА» В ПОЛЬЗУ «СУММЫ» 84 МЛН РУБ, А НЕ 817 МЛН.....	78
ЛОГИРУС; 2020.29.10; «ДОНРЕЧФЛОТ» ДОПЛЫЛ ДО БАНКРОТСТВА	79
ПРАЙМ; 2020.29.10; РЯБКОВ ОБСУДИЛ С ПОСЛОМ КУБЫ ПЕРСПЕКТИВЫ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ РЕЙСОВ АВИАКОМПАНИЙ РФ НА ОСТРОВ.....	79
ТАСС; 2020.29.10; AUSTRIAN AIRLINES ВОЗОБНОВИЛА ПОЛЕТЫ В РОССИЮ 80	
РИА НОВОСТИ; 2020.29.10; AIR SERBIA ВОССТАНАВЛИВАЕТ СООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ	80
ТАСС; 2020.29.10; АЭРОПОРТ ГРОЗНОГО ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ В ОАЭ С 29 НОЯБРЯ.....	81
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; АВИАКОМПАНИЯ EТНАD ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ РЕЙСЫ ИЗ АБУ-ДАБИ В МОСКВУ В КОНЦЕ НОЯБРЯ.....	81
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; «АЭРОФЛОТ» НАЧАЛ ПЕРЕВОДИТЬ ЛЕТЧИКОВ SSJ-100 В ДОЧЕРНЮЮ «РОССИЮ»	81
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; ГТЛК И АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ» УРЕГУЛИРОВАЛИ ЕЩЕ 4 СУДЕБНЫХ СПОРА БОЛЕЕ ЧЕМ НА 700 МЛН РУБЛЕЙ.....	82
РИА НОВОСТИ; 2020.29.10; ТЕКСЛЕР ПРЕДЛОЖИЛ СВЯЗАТЬ ПРЯМЫМИ АВИАРЕЙСАМИ ЧЕЛЯБИНСК И СТРАНЫ ШОС	83
ТАСС; 2020.29.10; ИЗ МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В НОВОКУЗНЕЦК ЗАПУСКАЮТ НОВЫЕ АВИАРЕЙСЫ	84
ТАСС; 2020.28.10; ИРКУТСК И БАРНАУЛ СВЯЖУТ ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ	84
REGNUM; 2020.29.10; В АЭРОПОРТУ ЯКУТСКА УСТАНОВИЛИ СТАЦИОНАРНЫЕ ТЕПЛОВИЗОРЫ	85
РБК КУБАНЬ; 2020.29.10; АЭРОПОРТ КРАСНОДАРА ПОЛУЧИЛ РАЗРЕШЕНИЕ ПРИНИМАТЬ РЕЙСЫ В СИЛЬНЫЙ ТУМАН	85
ИЗВЕСТИЯ; 2020.29.10; НА САНИТАРНУЮ АВИАЦИЮ В БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫДЕЛЯТ 15 МЛН РУБЛЕЙ	86
ПРАЙМ; 2020.29.10; СЛЕДСТВЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ НА ТАНКЕРЕ «ГЕНЕРАЛ АЗИ АСЛАНОВ» ЗАВЕРШЕНЫ	86
ТАСС; 2020.29.10; РЕЙС НОВОСИБИРСК – СТАМБУЛ ЗАДЕРЖАЛИ ПОЧТИ НА ДЕВЯТЬ ЧАСОВ ИЗ-ЗА НЕИСПРАВНОСТИ САМОЛЕТА	86

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; РФ СОХРАНЯЕТ ПЛАНЫ ПО ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ПРОЕКТАМ, НЕСМОТРЯ НА НЕГАТИВНЫЕ ФАКТОРЫ – ПУТИН

Россия не отказывается от заявленных ранее планов развития транспортной инфраструктуры, несмотря на текущие сложности, связанные, в том числе, с пандемией коронавируса, заявил президент **Владимир Путин** на форуме «ВТБ Капитала» «Россия зовет!».

«Мы не отменяем все наши инфраструктурные планы. Наоборот, некоторые, я надеюсь, нам удастся даже «влево» сдвинуть. То есть, осуществить эти крупные мероприятия даже раньше намеченных сроков. Я уже говорил, что мы выделили, например, в этом году дополнительно в общей сложности более 80 млрд рублей на эти цели. Мы будем и дальше реализовывать эти проекты», – заявил **Путин**, отвечая на вопрос нидерландского портфельного управляющего.

Президент отметил, что речь идет, в частности, о развитии восточного полигона РЖД, железнодорожной инфраструктуры юга и Центрального транспортного узла, строительстве скоростной платной автотрассы М-12 от Москвы до Казани, которая станет частью коридора из Китая в Европу.

«Мы не ограничиваемся только этими проектами. Например, развитие транспортной инфраструктуры вокруг городов-миллионников – Екатеринбурга, Краснодара и других крупных городов – тоже входит в наши планы в виду необходимости «сшивать» всю территорию РФ. Это касается морских портов, аэропортов и так далее, и тому подобное. Все это не откладывается, все это будет реализовано», – добавил президент.

В свою очередь, глава ВТБ (МОЕХ: VTBR) Андрей Костин сообщил, что банк за последние годы «привлек порядка 850 млрд рублей инвестиций для участия в частных концессиях, в том числе платные дороги, аэропорты и так далее».

«Это достаточно, мне кажется, успешный был опыт, и он в России развивался. Но сейчас мы видим, что правительство хочет несколько сместить акцент и больше заменить частные концессии на концессии государственных предприятий, выпускающих инфраструктурные облигации. Ну, например, «Автодор» получает концессию и «поднимает» облигации. Это, с одной стороны, возможно, привлечет портфельных инвесторов, которые заинтересованы в такого рода облигациях, но, я думаю, лишит нас другой части инвесторов – которые предпочитают вкладывать напрямую в концессии», – заявил Костин, поинтересовавшись у **Путина**: «Частные концессии имеют право на жизнь в РФ?»

«Конечно. Главная-то наша цель – привлечение частных инвестиций, в том числе иностранных. Мы будем стремиться к тому, чтобы обеспечить их не безубыточное, а привлекательное участие в нашей экономике», – ответил президент.

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/putin-zaavil-cto-realizaciu-rada-krupnyh-investproektov-v-rossii-planiruetsa-uskorit>

<https://www.vedomosti.ru/economics/news/2020/10/29/845176-putin-otvetil-na-slova-kostina-o>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС О СУБСИДИРОВАНИИ КУПОНА «ЗЕЛЕННЫХ» ОБЛИГАЦИЙ – БЕЛОУСОВ

Правительство прорабатывает вопрос о субсидировании купонного дохода «зеленых» облигаций, заявил на форуме «Россия зовет!» первый вице-премьер **Андрей Белоусов**.

«Наряду с «вечными» облигациями у нас сейчас запускаются «зеленые» облигации, которыми, мы предполагаем, будут финансироваться инвестиции в экологические проекты. 5 траншей выпуска этих облигаций уже сейчас находятся на бирже. Мы сейчас прорабатываем вопрос о субсидировании купонного дохода, поддержке этих облигаций со стороны государства», – заявил **Белоусов**.

Весной 2019 г. правительство утвердило правила субсидирования затрат на выплату компаниями купонного дохода по «зеленым» облигациям. Облигации должны быть выпущены для реализации инвестиционных проектов по снижению негативного воздействия на окружающую среду. Компаниям предлагалось компенсировать до 70% затрат на выплату купонного дохода и до 90% в случае, если при реализации инвестиционных проектов использовалось отечественное оборудование. При этом общая стоимость выпуска облигаций должна составлять до 30 млрд рублей.

В бюджете 2020 г. на компенсацию купонного дохода было заложено 3 млрд рублей, в 2021 и 2022 гг. по 6 млрд рублей ежегодно.

Однако, как сообщил глава комитета Госдумы по экологии Владимир Бурматов, пока в таком виде субсидии не востребованы у компаний. «Напомню, что федеральным проектом предусмотрено возмещение затрат на выплату купонного дохода по облигациям, выпущенным в рамках реализации проекта по внедрению наилучших доступных технологий, то есть по так называемым «зеленым» облигациям. В 2019 г. на возмещение затрат по «зеленым» облигациям было предусмотрено 300 млн рублей. Ни одного рубля из указанных средств не было израсходовано», – сказал глава комитета. Он отметил, что неисполнение по федеральному проекту обусловлено, по сути, отсутствием интереса со стороны предприятий к такому виду государственной поддержки экологической модернизации.

Дебютный выпуск «зеленых» облигаций объемом 1,1 млрд рублей был размещен в декабре 2018 года ООО «Ресурсосбережение ХМАО», после этого было размещено еще 4 выпуска «зеленых» бондов.

ТАСС; 2020.29.10; МИШУСТИН 30 ОКТЯБРЯ ОБСУДИТ ПЛАН ДОСТИЖЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ С ГЛАВАМИ ГРУПП ГОССОВЕТА

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** в пятницу, 30 октября, проведет совещание с руководителями рабочих групп Госсовета, где будет обсуждаться реализация единого плана достижения национальных целей. Об этом сообщает **пресс-служба** кабмина.

«30 октября **М. В. Мишустин** проведет совещание по единому плану достижения национальных целей развития до 2024 года и на плановый период до 2030 года с руководителями рабочих групп Государственного совета Российской Федерации», – говорится в сообщении.

На совещании, которое пройдет в режиме видеоконференции, планируется обсудить вопросы социально-экономического развития страны, в том числе предложения, направленные на совершенствование системы здравоохранения, поддержку малого и среднего предпринимательства, развитие транспортной инфраструктуры.

В мероприятии примут участие первый заместитель **председателя правительства России Андрей Белоусов**, **вице-премьер** – руководитель Аппарата правительства **Дмитрий Григоренко**, **вице-премьеры** **Татьяна Голикова**, **Марат Хуснуллин** и **Дмитрий Чернышенко**, глава Минэкономразвития России **Максим Решетников**, глава Минфина **Антон Силуанов**, мэр Москвы **Сергей Собянин**, руководители рабочих групп Госсовета.

В среду на совещании **президента России Владимира Путина** с членами кабмина **Мишустин** заявил, что правительство завершило работу над единым планом по достижению национальных целей развития. Он определяет стратегические приоритеты России на ближайшие 10 лет, предусматривает конкретные шаги по достижению

национальных целей, отмечал премьер. Президент в свою очередь назвал план «широким, важным, фундаментальным» и призвал приложить максимум усилий для его реализации. Планом определены конкретные целевые значения показателей достижения национальных целей на 2021-2024 годы и на 2030 год. По каждому из 25 целевых индикаторов сформирован комплекс основных мероприятий и предусмотрено финансовое обеспечение.

<https://tass.ru/politika/9855759>

ТАСС; 2020.29.10; ВЫСТУПЛЕНИЕ ПУТИНА НА ИНВЕСТИЦИОННОМ ФОРУМЕ «РОССИЯ ЗОВЕТ!»

Уважаемые друзья! Дамы и господа!

Позвольте всех вас поприветствовать на форуме «Россия зовет!». Форум по традиции собирает наших друзей, причем со всего мира, ведущих бизнесменов, инвестиционных управляющих и консультантов, признанных экспертов в области экономики и финансов.

В этот раз форум проходит в непривычном формате дистанционного общения. Однако надеюсь, что это не мешает нам откровенно, прямо поговорить на важнейшие темы экономической повестки, обсудить вопросы, которые волнуют профессиональное, деловое сообщество, причем как в России, так и во всем мире.

Конечно, ключевым фактором, который в этом году определил глобальную экономическую динамику, стала эпидемия коронавируса. Мы видим, с каким серьезным спадом столкнулись развитые и развивающиеся экономики, какие масштабные средства выделяются на поддержку национальных экономик.

Для России безусловным приоритетом является защита жизни и здоровья российских граждан, наших семей. Об этом я много раз уже говорил. В этой логике мы выстраивали и будем выстраивать наши действия в период эпидемии, формировали пакет антикризисных мер, нацеленных на сохранение рабочих мест, доходов граждан, стимулирование новых заказов в производственных цепочках. Отмечу, что общий объем федеральных средств такой поддержки в текущем году составляет около 4,5% ВВП. Мы знаем, что в некоторых странах эта цифра выглядит и посolidнее.

Принятые решения, я в этом убежден, оказались своевременными и достаточно эффективными. На мой взгляд, это главное. Нам удалось заметно смягчить последствия эпидемии для отечественной экономики. Ее спад оказался даже меньше, вы об этом хорошо знаете, чем во многих других странах мира.

Однако риски еще, конечно, сохраняются. При этом подчеркну: несмотря на сложную эпидемиологическую обстановку мы сейчас готовы к работе в условиях эпидемии гораздо лучше. Да, я прекрасно понимаю, мы недавно на совещании с Правительством это обсуждали, есть вопросы, есть проблемы, на которые надо обратить особое внимание, есть регионы, которые требуют нашего особого внимания. Но в целом ситуация действительно лучше. Это касается и опыта мобилизации системы здравоохранения, и проведения необходимых профилактических мер.

Мы четко понимаем, как нужно действовать, и поэтому не планируем вводить тотальные ограничительные меры, запускать так называемый общенациональный локдаун, когда экономика, работа бизнеса фактически полностью останавливается.

В случае же объективной необходимости с учетом рекомендаций врачей по ситуации в конкретном регионе, городе, муниципалитете будут приниматься оправданные точечные решения, которые позволят максимально защитить безопасность людей и сохранить непрерывную деятельность предприятий и организаций.

В этой связи прошу владельцев бизнеса, руководителей компаний проявить социальную ответственность. Соблюдать все предписания врачей и специалистов в отношении условий труда персонала, трудовых коллективов.

И конечно, в текущих условиях необходимо донастраивать меры поддержки предприятий, предпринимателей. Это должны быть меры как оперативного, так и долгосрочного характера.

Причем особый акцент мы делаем на поддержку малого и среднего бизнеса. Напомню, что для таких компаний вдвое снижены страховые взносы – с 30 сразу до 15%, причем не на текущий кризисный период, а на постоянной основе.

Для тех малых и средних компаний, которые работают в пострадавших отраслях, предоставлена отсрочка по налогам и страховым взносам за первый квартал текущего года, предусмотрена продолжительность такой отсрочки до полугода.

Однако на что обращаю внимание: не все компании пострадавших отраслей имели объективную возможность восстановить свое прежнее положение. Проблемы у них сохраняются. Прежде всего, это сфера общественного питания, другие услуги. Для таких компаний предлагаю продлить уже предоставленную отсрочку по налогам и страховым взносам еще на три месяца.

Также уже принято решение продлить на весь следующий год мораторий на плановые проверки малого бизнеса.

Тем самым мы снижаем и административную, и налоговую нагрузку на десятки тысяч компаний, в которых заняты миллионы наших граждан, поддерживаем рабочие места и доходы людей.

Уважаемые друзья!

Несмотря на все трудности текущего года, в России в целом удалось сохранить макроэкономическую стабильность, не допустить всплеска инфляции, обеспечить устойчивость финансовой ситуации на рынке.

На этой прочной основе будем выстраивать наши дальнейшие шаги, консолидировать усилия государства и делового сообщества, для того чтобы преодолеть спад, восстановить занятость, вернуть национальную экономику на траекторию роста.

Намерены и уже действуем по таким ключевым направлениям, как стимулирование инвестиций, развитие экспорта и широкое внедрение цифровых технологий. Все это, безусловно, факторы, способные задать долгосрочный качественный рост.

Подчеркну: в этой работе важны именно совместные, скоординированные действия. Когда меры государства по развитию инфраструктуры, совершенствованию законодательства и прямой поддержке отраслей дополняются вложениями бизнеса в создание новых производств и современных, хорошо оплачиваемых рабочих мест. Только в этом случае можно добиться комплексного эффекта, реального результата для всей экономики и для благополучия граждан.

Вновь подчеркну важность, прямую выгоду достигнутой макроэкономической стабильности и для граждан, и для реального сектора экономики. Такая устойчивость позволила Центральному банку, как вы знаете, снижать ключевую ставку, повышать доступность кредита, а правительству – запускать новые механизмы в интересах малого и среднего бизнеса, да и в целом российских семей.

В качестве примера приведу программу льготной ипотеки по ставке 6,5%. Такая целевая поддержка граждан сработала. По оценке, объем выданной ипотеки за год станет рекордным для нашей страны и превысит 3,5 трлн рублей. Кроме того, мы тем самым подставили плечо не только строительной отрасли, но и сформировали дополнительный спрос на продукцию смежных секторов, где также заняты миллионы граждан.

Уже говорил: принято решение продлить программу льготного ипотечного кредитования до 1 июля будущего года. Также добавим значительные средства из федерального бюджета на развитие сельской ипотеки. Увеличим их в следующем году практически втрое.

Вместе с тем напомню о поставленной задаче: с повышением доступности ипотеки нужно увеличить предложение на жилищном рынке, чтобы не допустить перекосов и резкого

роста цен на жилье, мы эту угрозу видим, иначе весь эффект от снижения ставок сойдет на нет, сведется к нулю.

В этой связи особое внимание нужно уделить инфраструктурному обеспечению жилищного строительства и в целом развитию региональной инфраструктуры – автомобильных дорог, коммунальных сетей, общественного транспорта, социальных объектов.

Чтобы компании, регионы могли привлекать дополнительные ресурсы на эти цели, будем развивать инструменты долгосрочного долгового финансирования, устранять здесь нормативные ограничения, создавать интересные возможности для надежного вложения свободных капиталов и накоплений.

Тем более что сейчас в России отмечается рост активности внутренних инвесторов, в том числе розничных. Это показатель доверия к перспективам отечественной экономики. Конечно, это и результат снижения ставок, это понятно. Тем не менее и показатель доверия к экономике в целом. Это серьезный инвестиционный источник, который нужно задействовать для устойчивого развития, для реализации инфраструктурных и других проектов российских компаний.

Отмечу, что российские активы, несмотря на нынешний сложный период, вызывают интерес на рынке. С начала года отечественные эмитенты привлекли на публичных долговых рынках \$37 млрд, а размещения на рынке акций принесли еще более \$6 млрд – рекордную сумму за последние несколько лет.

Отдельно отмечу новую модель привлечения частных инвестиций, которую мы опробовали недавно, буквально три недели назад. Когда «Совкомфлот», как вы знаете, провел публичное размещение акций на Московской бирже.

В результате сделки были привлечены свыше 42 млрд рублей. Причем эти средства пойдут не в бюджет, а на новые инвестиции, в том числе на строительство газозовов на отечественных верфях. Подчеркну: речь идет именно о дополнительных ресурсах, которые будут направлены на развитие компании, на реализацию индустриальных проектов. Тем самым мы получим кумулятивный, надеюсь, эффект для многих отраслей промышленности и высокотехнологичных секторов.

Для укрепления и совершенствования рынка ценных бумаг крайне важно тесное сотрудничество государства и бизнеса. Отмечу здесь выпуск так называемых вечных облигаций нашей крупнейшей инфраструктурной компании «Российские железные дороги». При содействии правительства и Центрального банка эти ценные бумаги позволили обеспечить ресурсами инвестиционную программу РЖД и, что здесь особенно важно, сформировать портфель заказов для отечественных производителей оборудования, вагонов, локомотивов.

Добавлю, что при поддержке государства также развивается инструмент «зеленых облигаций», задача которых – профинансировать переход российских предприятий на наилучшие доступные технологии. До 90% выплат купона по таким облигациям будут обеспечены государством.

Вновь хотел бы подчеркнуть: стимулирование инвестиционной активности – это наша приоритетная задача и на текущий момент, и с расчетом на перспективный, долгосрочный рост российской экономики. И конечно, обращаю внимание: надежные, защищенные механизмы вложения капиталов в новые финансовые инструменты открыты и для российских, и для зарубежных инвесторов. Нам ценен каждый партнер, настроенный на совместную работу.

Добавлю, что важным инструментом реализации крупных проектов, значимых для целых регионов, территорий, должны стать соглашения о защите и поощрении капиталовложений, в рамках которых проекты получают так называемую стабилизационную оговорку, то есть гарантию неизменности условий по налогам,

землепользованию и градостроительной деятельности. А затраты инвесторов на инфраструктуру будут возмещаться в объеме уплаченных налогов.

Уже сейчас для использования этого инструмента заявлены около двух десятков проектов с общим бюджетом порядка 900 млрд рублей. Мы с Правительством недавно это обсуждали, и я еще раз обращаю внимание коллег из Правительства: нужно как можно быстрее переводить эти планы в практическую, конкретную плоскость.

И последнее. Как вы знаете, одной из национальных целей России на предстоящее десятилетие является цифровая трансформация во всех сферах жизни. Это очень важный фактор повышения экономической динамики в нашей стране, улучшения качества жизни людей.

Ведущие российские компании, прежде всего «Яндекс», Сбер, ВТБ (коллега [А.Костин] это подтвердит), давно и успешно вкладываются в эти сферы, осваивают новые перспективные ниши и продукты, по факту становятся тем, что сейчас называется экосистемами.

Уверен, набранный темп, а также развитие конкуренции в этой сфере (что чрезвычайно важно, мы еще, наверное, об этом поговорим сегодня) придаст заметный импульс нашей экономике, в том числе позволит многим малым и средним предприятиям расширить каналы сбыта своей продукции. Это чрезвычайно важно, уверен, эта тема, безусловно, вызывает интерес всех наших коллег, в том числе тех, которые собрались сегодня на нашу встречу.

Спасибо вам за внимание.

<https://tass.ru/ekonomika/9850421>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4551070>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИРИНА ПОЛЯКОВА; 2020.29.10; ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ФОРСАЖ

Включить его призван механизм государственно-частного партнерства.

Традиционное ежегодное мероприятие недели ГЧП, посвященное вопросам финансирования транспортной инфраструктуры, прошло в очном формате, что, конечно, не могло не порадовать всех его участников. Согласитесь, что никакие видеоконференции не могут заменить живого общения. Тем более что главным вопросом пленарной дискуссии, который обсуждали эксперты, стал вопрос правомерности использования госзакупок и концессий при реализации проектов ГЧП. Вопрос, который активно обсуждался еще в допандемическое время, рассматривался в Минэкономразвития России в течение всего 2020 года. И наконец, министерство собирается вносить законопроект о разграничении госзакупок и концессий в Правительство РФ, где продолжит дискуссию по этому вопросу с ФАС (а это, прямо скажем, занятие и долгое, и непростое).

Основная проблема рынка

Вопрос о разграничении госзакупок и концессий для сферы ГЧП не праздный: дискуссия на эту тему длится уже несколько лет. Поводом послужило так называемое башкирское дело: в 2017 году ФАС признала госзакупкой строительство дороги в рамках концессии с полной оплатой из бюджета расходов инвестора на ее создание. Судебный спор перерос в межведомственный – в качестве оппонента ФАС в нем выступало Минэкономразвития. Споры вокруг правомочности концессий не утихают до сих пор, хотя за 15 лет с момента принятия закона о концессиях в сегменте проектов от 100 млн руб. подписаны 430 соглашений с инвестициями свыше 2 трлн руб.

Выступая в защиту этого механизма, Минэкономразвития настаивает на возможности полного возмещения затрат инвестора на создание и эксплуатацию объекта. Министерство разработало законопроект, который предполагает использование капитального гранта на покрытие до 75% расходов инвестора и получение им платы

концедента в течение минимум пяти лет после завершения строительства. Вводится понятие минимального гарантированного дохода – выплат инвестору, если доходы от эксплуатации окажутся ниже запланированного минимума. ФАС же полагает, что к концессиям относятся проекты с долей бюджетного финансирования не более 50%, если выше – то это госзакупка.

Неурегулированность этого вопроса, по мнению Минэкономразвития, сдерживает привлечение частных инвестиций в инфраструктуру. Существуют реальные споры, в результате которых соглашения нередко расторгаются. При этом на кону внушительные инвестиции. По данным платформы «РОСИНФРА»,

среди лидеров по объему привлеченных средств – концессии в транспортной сфере (1,3 трлн руб.). И то, что спор начался именно с нее, неудивительно: транспортные проекты требуют значительного участия государства, доля которого в среднем достигает 80%.

В условиях правовой неопределенности инвесторам и государству все же удается находить баланс интересов, используя различные финансовые модели. Например, в продолжение проекта строительства Западного скоростного диаметра (ЗСД) ООО «Магистраль Северной столицы» (один из акционеров – группа «ВТБ»), Санкт-Петербург и АО «ЗСД» в 2019 году подписали соглашение о начале строительства примыкания Западного городского диаметра к Витебскому проспекту. В проекте ЗСД использован механизм компенсации затрат: инвестор, получая плату за проезд, может рассчитывать на возмещение ему разницы между минимально гарантированной выручкой и фактически собранными средствами. Это позволяет инвестору нивелировать риски отклонения от ожидаемого уровня трафика, необходимого для оплаты операционных затрат или обслуживания кредитов, – в среднем прогнозы автопотока оказываются завышенными на 20%.

Концессии включаются и в относительно новые механизмы привлечения инвесторов – в частности, в запущенную в конце 2018 года «фабрику проектного финансирования». Первой концессией, получившей финансирование в рамках «фабрики», стал проект строительства нового выезда из Уфы на федеральную трассу М-5 «Урал» (Восточный выезд) стоимостью 40 млрд руб. ВЭБ.РФ и ВТБ уже сообщили о предоставлении синдицированного кредита Башкирской концессионной компании на 11,6 млрд руб., одновременно начинают выделяться и средства из федерального бюджета, в частности, 17 сентября объявлено о предоставлении 2 млрд руб.

Но, как считают специалисты, правовая неопределенность – это не единственная проблема рынка проектов, реализуемых на принципах ГЧП. Основная проблема рынка – это отсутствие пула проектов. Хотелось бы, чтобы государство говорило инвесторам: «Вот что планируется сделать в ближайшие год, пять или десять лет». И было бы правильно обозначать, какие проекты планируется реализовать в рамках ГЧП – например, 10% или 5% от общего числа. Ответ может быть разным. Но чем больше и стабильнее этот пул, тем лучше будет чувствовать себя отрасль. ГЧП – это дополнение к арсеналу средств, который есть у государства. И этот инструмент обладает своими преимуществами: по сравнению с госзакупками ГЧП-проекты чаще завершаются в срок и в рамках бюджета.

Анализ индекса развития

А как развивалась транспортная инфраструктура в региональном и видовом аспектах в течение года, как выглядит индекс развития транспортной отрасли по состоянию на сентябрь 2020-го? Наиболее значимые изменения и тенденции представлены в исследовании, которое провела компания InfraOne.

По логике инфраструктура должна опережать в своем развитии ту отрасль, которую она обслуживает. Применительно к транспортной отрасли это выглядит следующим образом: сначала коммуникации (автомобильные, железнодорожные, воздушные, трубопроводные), а затем грузо- и пассажиропотоки. Вот почему в кризисные периоды

нельзя ослаблять внимание и финансирование инфраструктурных проектов, так как в противном случае в дальнейшем, при оживлении деловой активности, транспорт может тормозить развитие экономики. Поэтому актуальным представляется анализ индекса развития инфраструктуры транспорта.

Для расчета отраслевого индекса развития инфраструктуры транспорта 2020 взяты данные Росстата, **Минтранса России**, профильных ведомств по итогам 2019 года, то есть открытые источники. Данные следующие:

- плотность авто– и железнодорожной сетей в регионах;
- доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям;
- средняя за последние три года грузо– и пассажиронапряженность для автодорог;
- аналогичная грузонапряженность для железных дорог;
- количество пассажиров, воспользовавшихся инфраструктурой воздушного транспорта, по отношению к численности населения и площади региона;
- уровень мобильности населения – отношение количества пассажиров к числу жителей региона.

При этом не учитывается обеспеченность регионов инфраструктурой речного и морского транспорта. Субъект Федерации, не имеющий выхода к морю и крупным рекам, изначально оказывается обреченным на более низкое значение индекса без возможности в перспективе его улучшить.

Максимальное значение индекса – 10, его мог достичь регион с наиболее развитой автомобильной, железнодорожной и воздушной инфраструктурой одновременно. Однако такого региона, как показал анализ, не оказалось.

Среднее значение индекса развития транспортной отрасли за минувший год незначительно выросло: с 3,21 до 3,23. В основном это произошло за счет роста показателей в инфраструктуре воздушных перевозок, показатели в автодорожной сфере снижались, а в железнодорожной сфере оставались неизменными. Топ 10 лидеров и аутсайдеров представлен в табл. 1.

Москва (8,54) по-прежнему остается недосыгаемым для других регионов лидером в развитии транспортной инфраструктуры. Более того, за год ее положение еще больше укрепилось: соответствующий отраслевой индекс вырос на 0,18.

В столице в 2019 году были запущены Московские центральные диаметры, соединяющие ее с ближайшими городами Подмосковья, продолжал расти пассажиропоток на МЦК. Кроме того, в 2019 году улучшалась ситуация в сфере воздушных авиаперевозок: несмотря на некоторое снижение пассажиропотока в Домодедове из-за реконструкции взлетно-посадочной полосы, в остальных аэропортах МАУ наблюдался устойчивый рост. Все это привело и к увеличению значения индекса развития транспортной инфраструктуры столицы.

За Москвой со значительным отставанием в сфере транспорта следует Московская область (7,32). Она занимает первое место по развитию транспортной инфраструктуры среди регионов, которые не являются городами федерального значения. Разрыв в развитии транспортной отрасли между Подмосковьем и Санкт-Петербургом за минувший год увеличился: с 0,25 до 0,31. Это произошло за счет более заметного улучшения показателей в авиаинфраструктуре, при том что в Санкт-Петербурге в это время хоть и не сильно, но улучшались показатели во всех транспортных сферах. В 2019 году, как и годом ранее, не произошло сильных перемен в составе топ-10 регионов с наиболее развитой транспортной инфраструктурой. Лишь у трех из них снижались показатели: у Ханты-Мансийского автономного округа, Кемеровской и Белгородской областей.

Минимальное по стране значение индекса развития транспортной инфраструктуры вновь было у Якутии, однако оно увеличилось по сравнению с прошлым годом на 0,08, до 2,04, за счет роста показателей в автодорожной и аэропортовой сферах. Строительство мостового перехода через Лену позитивно повлияет на состояние транспортной

инфраструктуры в регионе, но на горизонте ближайших двух-трех лет республике не удастся догнать даже субъект, оказавшийся на предпоследнем месте (Калмыкию).

Из трех основных транспортных сфер наиболее развитыми по-прежнему остаются автомобильные дороги. Однако средний по стране субиндекс по ним за год снизился на 0,04 (до 4,97).

По мнению специалистов, объем работ, проведенных в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и **КПМИ**, пока недостаточен, чтобы оцениваемые показатели субъектов существенно изменились.

Кроме того, в тех регионах, где работы проводились, показатели по пассажиро- и грузоперевозкам могли временно «просесть» из-за ограничений движения, а это в свою очередь привести к уменьшению соответствующего субиндекса по автодорогам. Поэтому оценить реальный эффект от **нацпроектов** для конкретного субъекта Федерации можно будет на горизонте одного-двух лет после окончания работ.

Но некоторая однородность в уровне развития этой инфраструктуры все же достигалась и в таких условиях: в течение 2019 года суб-

индексы по автодорогам в основном снижались у регионов, которые и раньше превосходили остальные по уровню развития автодорожной инфраструктуры, а росли у тех, которые прежде отставали (табл. 2).

Наиболее существенный рост оказался у Севастополя (на 0,48, до 3,90), что в основном было вызвано увеличением доли дорог, отвечающих нормативным требованиям, с 37,1% до 43%. А самое заметное падение (на 0,46) случилось у Ханты-Мансийского автономного округа (6,12) из-за снижения грузооборота. Но тем не менее округ продолжает входить в топ-3 субъектов с наиболее развитыми автодорогами и удерживать лидерство среди регионов, не являющихся городами федерального значения.

Москва (9,17) впервые в современной истории уступила лидерство в автодорожной сфере Санкт-Петербургу (9,34). Это связано с тем, что по дорогам Северной столицы в течение последних трех лет шли более интенсивные грузо- и пассажироперевозки. Кроме того, Москва целенаправленно и постепенно снижает свою транзитную роль, по крайней мере, в автомобильной логистике. А в Санкт-Петербурге развита и активно используется портовая инфраструктура, благодаря которой объемы перевозки грузов по дорогам сохраняются и даже растут. Кроме того, у Санкт-Петербурга есть еще потенциал для роста (нормативным требованиям в городе соответствуют лишь две трети дорог, тогда как в Москве – 97%).

В отличие от автодорожного, субиндекс развития железнодорожной инфраструктуры в течение года не поменялся: он стабильно находится на низком уровне (1,10) и свидетельствует о большой неравномерности в развитии этого вида транспорта в российских регионах (табл. 3).

При этом у отдельных субъектов Федерации он менялся в значительных пределах: например, у Москвы он за год вырос на 0,28 и теперь составляет 6,35. На показатель повлияло улучшение как внутреннего сообщения (МЦК, строительство и сдача новых станций метро), так и межрегионального (запуск Московских центральных диаметров, строительство транспортно-пересадочных узлов и модернизация станций). Интересно, что соответствующий субиндекс Московской области пока не «почувствовал» таких перемен и за год не изменился.

Сильнее всего железнодорожный субиндекс снизился у Якутии: на 0,31, до 0,62. Это было вызвано снижением профильных грузоперевозок по республике в течение последних трех лет (одновременно рос этот показатель в автомобильном транспорте).

Однако у большинства регионов – 48 из 78, в которых есть железные дороги, – показатель по развитию этого вида инфраструктуры изменялся в очень узких пределах – от 0,01 до 0,01. В прошлом году таких субъектов Федерации было 37. Стабильность показателей

объясняется, например, и тем, что, в отличие от автомобильных дорог, протяженность железных меняется крайне медленно: лишь у Якутии, Крыма и Краснодарского края она в прошлом году выросла. У Брянской, Калужской, Рязанской, Смоленской, Тульской, Московской и Свердловской областей немного уменьшилась (скорее всего, из-за частичного вывода из эксплуатации). А у 68 регионов осталась той же, что и раньше.

По итогам 2019 года российские аэропорты показали рост пассажиропотока на 6,9% – до 220,9 млн человек. Этот показатель оказался рекордным в истории отрасли, но вряд ли его удастся побить в течение ближайших лет.

Введенные весной 2020 года коронавирусные ограничения уже существенно сказались на выручке авиакомпаний и аэропортов. Так, на начало сентября отрасль только в виде недополученного дохода потеряла около 610 млрд руб., из них на инфраструктуру воздушного транспорта пришлось более 96 млрд руб., или порядка 36% от годовой выручки.

Для субиндекса развития инфраструктуры воздушного транспорта важным является то, насколько местные аэропорты позволяют увеличивать мобильность населения территории. Поэтому в лидерах могут быть регионы с небольшим абсолютным пассажиропотоком, но обеспечивающие интенсивные перевозки (табл. 4).

Частично именно рост пассажиропотоков в российских аэропортах сказался на увеличении профильного субиндекса на 0,14, и сейчас его среднее по стране значение равно 1,34. Безусловное лидерство в отрасли удерживают аэропорты Московского авиаузла, которые по сути работают на оба региона – Москву и Московскую область – вне зависимости от их фактической привязки.

Поскольку с 2018 года от аэропортов требуется согласие на разглашение статистики по пассажиропотокам и не все позволяют ее публиковать или отвечают на запрос, для многих, особенно небольших, «воздушных гаваней» она остается в тени наблюдений.

Из 250 аэропортов и аэродромов в статистике **Росавиации** за 2019 год не было данных по 148. Это меньше, чем год назад – тогда было 188.

Но уровень «непрозрачности» отрасли снизился ненамного: неустановленным остается 10,5% пассажиропотока против 10,9% в 2018 году. Впрочем, поскольку ряд крупных аэропортов (Симферополя, Казани, Перми и др.) сами публикуют такую информацию, в итоге достоверно нельзя узнать данные лишь по полетам около 2%, или 5,2 млн пассажиров.

Подводя итог, можно сказать, что значительных изменений в развитии инфраструктуры транспорта за анализируемый период не произошло.

В продолжение темы в дальнейших публикациях мы поговорим о том, насколько пандемия повлияла на развитие инфраструктуры и какие ее сегменты оказались более стрессоустойчивы.

<https://transportrussia.ru/item/5865-infrastrukturnyj-forsazh.html>

РБК; ОЛЬГА АГЕЕВА; 2020.30.10; ЭКОНОМИСТЫ ОЦЕНИЛИ СОКРАЩЕНИЕ ГОСРАСХОДОВ И ПОСЛЕДСТВИЯ РОСТА НАЛОГОВ

Сокращение госрасходов в ближайшие годы может спровоцировать падение частных инвестиций в России, а эффект от роста налогов – не оправдать ожиданий. Такие оценки привели экономисты ведущих институтов в отзывах на проект бюджета

Государство в ближайшие годы будет вынуждено искать дополнительные источники доходов бюджета на фоне стагнирующей экономики, констатировали экономисты ведущих университетов в отзывах на проект федерального бюджета на 2021-й и плановый период 2022–2023 годов. Бюджет был принят в первом чтении Госдумой 28 октября.

Годы экономии

После «беспрецедентной просадки финансовых результатов» в 2020 году «правительство приступает к повышению налогов, а стимулирование потребительской и инвестиционной активности сведено к минимуму», отмечает экономический факультет МГУ.

Государство планирует экономить и откладывать инвестиционные расходы на будущее. Расходы в 2021 году снизятся более чем на 2 трлн руб. по сравнению с кризисным 2020-м. Под нож попадут даже национальные проекты, которые призваны играть центральную роль для достижения социальных целей, говорится в отзыве экспертов МГУ. В среднем расходы на все **нацпроекты** сократятся на 7,7% за три года.

Одновременно снизятся инвестиционные (в том числе инфраструктурные) расходы бюджета, что вызовет «цепную реакцию сокращения частных вложений», предупредили экономисты.

Рост бюджетных инвестиций в основной капитал замедлится: если в 2021 году их объем вырастет на 9,7% по сравнению с 2020 годом, то в 2022-м – только на 3,9%, а в 2023 году – на 1,4%. Всего за 2021–2023 годы объем инвестиций из бюджета составит менее 700 млрд руб.

Вместе с тем, по оценке президентской академии РАНХиГС, так называемые производительные расходы (те, которые работают на рост ВВП) вырастут на 1 трлн руб. к 2023 году относительно 2019 года, увеличится и доля таких расходов в общем объеме расходов федерального бюджета – с 20,3% в 2019 году до 21,4% в 2023 году. В процентах от ВВП объем производительных расходов, наоборот, сократится с 3,6% в 2020 году до 3,1% ВВП через три года. К производительным расходам в РАНХиГС отнесли ассигнования на развитие национальной экономики (транспорт, дороги, телекоммуникации и информатика и т.д.), здравоохранение и образование, НИОКР.

Бюджет в ближайшие три года будет дефицитным. Закрывать дефицит государство по-прежнему будет в основном за счет заимствований. Из Фонда национального благосостояния на эти цели направят немного средств, да и то лишь в 2021 году. Однако никто из экономистов, написавших свои отзывы на бюджет, не считает целесообразным отказаться от заимствований в пользу более широкого использования средств ФНБ. К вопросу увеличения расходов из ФНБ нужно подходить аккуратно, эта тема лежит в плоскости изучения правительством и Центробанком, прокомментировал 29 октября президент **Владимир Путин**.

Госдолг России вырастет с 19,1% ВВП в 2020 году (по итогам прошлого года он составлял 12,3% ВВП) до 21,4% ВВП к концу 2023 года, или до 28,4 трлн руб. Около 80% госдолга составят внутренние заимствования.

Объем ФНБ достигнет 13,5 трлн руб. (10,1% ВВП) к 2023 году против 12,4 трлн руб. (11,6% ВВП) в конце 2020 года. «Мы считаем, что те резервы, которые есть в ФНБ, будут сохраняться [в ближайшие три года]», – сказал 29 октября министр финансов Антон Силуанов в интервью телеканалу РБК.

В ФНБ учитываются не только ликвидные средства – то, что можно незамедлительно использовать, – но и различные активы, продажа которых или невозможна, или займет время. МГУ предложил отказаться от учета в ФНБ неликвидных активов, чтобы «не исказить статистику», и наметить план продажи таких активов, чтобы пополнить выручкой ликвидную часть. В настоящее время ликвидные ресурсы составляют около 68% всего объема ФНБ, остальное вложено в акции (в том числе Сбербанка), привилегированные акции госбанков, ценные бумаги, связанные с реализацией инфраструктурных проектов, следует из данных Минфина.

Последствия роста налогов

Следующий год ознаменуется ростом налоговой нагрузки для пополнения бюджета. Так, планируется изменить параметры налога на дополнительный доход (НДД) и отменить неэффективные налоговые льготы в нефтяной отрасли, что суммарно должно принести около 300 млрд руб. дополнительных доходов. По оценке РАНХиГС, больше всего от

этого пострадают ЛУКОЙЛ, «Татнефть» и «Газпром нефть». Такую же оценку наиболее пострадавших давал **вице-премьер** Юрий Борисов. «Роснефть» как крупнейшая государственная нефтедобывающая компания получила возможность ежемесячного налогового вычета при добыче обезвоженной, обессоленной нефти, указала РАНХиГС.

В целом экономисты академии одобрили изменения налогообложения нефтяников, но указали на риски заморозки добычи на убыточных месторождениях в случае неправильной настройки параметров налоговой системы.

Нефтегазовые доходы составят 32–34% всех поступлений в бюджет в 2021–2023 годах. Рост доходов будут обеспечивать в основном нефтегазовые доходы. За счет ужесточения налогов Минфин рассчитывает увеличить доходы на 240–260 млрд руб. ежегодно.

Минфин также предложил поднять в 3,5 раза выплаты по налогу на добычу полезных ископаемых (НДПИ) при добыче металлов и сырья для удобрений, что позволит собрать около 56 млрд руб. дополнительных налогов в 2021 году. При рассмотрении законопроекта в Госдуме бизнесу удалось добиться пятилетней отсрочки на применение повышающего коэффициента для новых проектов, по которым заключены соглашения о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), специальные инвестконтракты (СПИК) и новые проекты, которые позволяют увеличить добычу на 10% и более, отметил в заключении на бюджет Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП), представляющий интересы крупного бизнеса.

Возврат к докризисным налогам

РСПП призвал с 2023 года вернуться на докризисный уровень налоговой нагрузки. По его мнению, нужно продлить и наиболее востребованные антикризисные меры на время второй волны пандемии. В тройке самых эффективных РСПП назвал возможность предприятий учитывать расходы на дезинсекцию и средства защиты при определении базы по налогу на прибыль, продление сроков ответов на налоговые требования и сроков предоставления отчетности.

РСПП также предупредил о «крайне негативных последствиях» отмены с 2021 года льготной ставки НДС 10% вместо 20% на внутренние перелеты. За счет отмены льготы правительство рассчитывает дополнительно собрать 43,9 млрд руб. Рост налоговой нагрузки на авиакомпании, и так пострадавшие из-за закрытия границ, может спровоцировать банкротства и сокращения персонала, снижение доступности билетов для граждан, предупредил РСПП и предложил продлить льготу по НДС до 2025 года.

Экономисты МГУ и РАНХиГС указали на противоречия при повышении налогов для граждан. На фоне роста нагрузки на средний класс государство, по сути, вводит налоговую льготу для лиц со сверхвысокими доходами, отмечает РАНХиГС. Речь о том, что владельцы зарубежных активов (в низконалоговых странах и офшорах) вместо налога в 13% смогут платить фиксированный платеж в 5 млн руб. в год без дополнительной отчетности за все контролируемые иностранные компании (КИК). Остальные россияне с доходами выше 5 млн руб. в год (больше 416 тыс. в месяц) будут обязаны платить НДФЛ по ставке 15% вместо 13%; также появится налог на доходы с банковских вкладов выше 1 млн руб.

По мнению экономистов, нужно расширить применение налоговых вычетов по НДФЛ (в том числе для наиболее бедных) и вернуться к идее изменить правила налогового резидентства физлиц.

Утрата налогового резидентства России – одна из стратегий состоятельных бизнесменов по снижению налогов. Сейчас налоги в стране обязаны платить лица, находящиеся на ее территории 183 дня в год и более.

Минфин предлагал сократить этот лимит вдвое, до 90 дней, и ввести критерий «центра жизненных интересов»: даже если гражданин находился в России меньший срок, но у него

остались недвижимостью, бизнес и личные связи, он все равно будет признан российским налоговым резидентом. Позже Минфин отказался от этой идеи.

Экономисты РАНХиГС сочли нереалистичными ожидания Минфина по росту доходов от повышения налогов на дивиденды и процентные доходы на Кипр, Мальту и Люксембург. Минфин рассчитывает дополнительно собрать 130–150 млрд руб. в год только от повышения налогов на выплаты на Кипр. «Прирост налоговых поступлений может быть существенно ниже», – считают в РАНХиГС. По мнению экономистов, повышение налогов может не возыметь заявленного эффекта без ужесточения критериев налогового резидентства физлиц и полной прозрачности офшорных структур.

Неравенство территорий

Финансовый университет при правительстве предложил реформировать механизм распределения средств между бюджетами. Высокая централизация налоговых полномочий и доходов и перекладывание расходных обязательств на регионы усиливает территориальное неравенство.

Расходные обязательства регионов с 2004 года выросли более чем вдвое, число переложенных на них федеральных полномочий практически утроилось. При этом число региональных налогов сократилось с семи до трех, а местных – с пяти до трех с 2005 года, указали экономисты.

Собственные доходы регионов в среднем лишь на 70% покрывают расходы. Без дотаций около четверти регионов не смогут финансировать даже зарплаты бюджетникам и социальные выплаты, оценил Финансовый университет.

После радикального роста в 2020-м (предварительно на 45%) трансферты регионам резко сократятся в 2021 году. По мнению Финансового университета, помощь из центра снижает стимулы регионов увеличивать собственную налоговую базу, вызывая бюджетное иждивенчество.

Необходимость софинансировать расходы на **нацпроекты** и госпрограммы привела к росту расходов регионов на 15–20%, привел Финансовый университет экспертную оценку Минфина. Чтобы выполнить обязательства, регионы будут вынуждены наращивать заимствования, причем преимущественно у коммерческих банков. Госдолг регионов вырос на 1,8% к 1 сентября и превысил 2,1 трлн руб. Аналогичная ситуация наблюдалась после кризисов 2009–2010 и 2014–2015 годов.

Финансовый университет предложил отказаться от единых нормативов распределения доходов между бюджетами и разделить регионы на группы (по объему валового регионального продукта (ВРП) или расходов бюджета, объему товарооборота на душу населения и т.д.). Дополнительно, по мнению экономистов, нужно уточнить инструменты обеспечения сбалансированности региональных бюджетов: регионам с низкой долговой устойчивостью предоставлять целевую финансовую помощь, другим – долгосрочные бюджетные кредиты сроком до десяти лет.

<https://www.rbc.ru/economics/30/10/2020/5f9818139a79474274a1bfff>

КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.30.10; ЗОЛОТО САМОВЫВОЗОМ; ГОСУДАРСТВО НЕ БУДЕТ ФИНАНСИРОВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ БАИМСКОГО КОМБИНАТА

По данным “Ъ”, инвестору Баимского ГОКа на Чукотке казахской KAZ Minerals придется взять на себя основную часть расходов по строительству технологической автодороги, оцениваемой в 70 млрд руб., и морского терминала у мыса Наглёйнгын. Инвестор и власти Чукотки исходно рассчитывали на субсидии из бюджета, но сейчас рассматривается возможность заключения концессионного соглашения на вторую часть маршрута, а как будет финансироваться первая, неизвестно. В терминал государство готово вложить меньше половины из необходимых на проект 25 млрд руб.

Казахская KAZ Minerals возьмет на себя основные расходы по строительству инфраструктуры для Баимской рудной зоны, следует из проекта «дорожной карты», с которой ознакомился “Ъ”. Документ проходит согласование в правительстве. Сроки ввода ГОКа остаются без изменений, строительство должно завершиться в 2026 году. В KAZ Minerals от комментариев отказались.

KAZ Minerals купила Баимский медно-золотой проект у Романа Абрамовича, Александра Абрамова и его партнеров в 2018 году за \$900 млн. Месторождение Песчанка, находящееся на лицензионной площади с ресурсами 9,5 млн тонн меди и 16,5 млн унций золота, входит в десятку крупнейших неразработанных в мире. Частные инвестиции в проект оцениваются в 519 млрд руб.

Комплексный план освоения Баимской рудной зоны включает также два проекта Highland Gold (осенью ее крупнейшим акционером стал Владислав Свиблов, выкупивший 40,06% акций у Романа Абрамовича, Евгения Швидлера и партнеров). Это золоторудные месторождения Клен и Кекура. В январе 2025 года на Клене должно заработать перерабатывающее предприятие, а на Кекуре планируется построить две золотоизвлекательные фабрики и подземный рудник.

Для развития рудного кластера нужна автодорога и морской терминал в порту Наглёйнгын, где будет установлена плавучая СПГ-электростанция НОВАТЭКа на 356 МВт.

Ввод станции запланирован на декабрь 2025 года, после этого она перейдет в долгосрочную аренду «РусГидро», управляющей энергетикой ДФО. В компании “Ъ” уточнили, что параметры проекта будут уточнены по завершению ТЭО. В Минвостокразвития “Ъ” сообщили, что проект плана по освоению рудной зоны проходит согласование, мероприятия по созданию объектов инфраструктуры и источников их финансирования будут определены после утверждения.

В документе говорится, что в терминал 15 млрд руб. планирует вложить инвестор, а 10 млрд руб. выделяют в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы». Ввести в эксплуатацию первую очередь терминала для размещения СПГ-электростанции планируется в августе 2025 года, а грузовую часть – в апреле 2026 года. **В Минтрансе подтвердили “Ъ”, что в бюджете средства предусмотрены.**

Собеседник “Ъ”, знакомый с проектом, отмечает, что точную стоимость всего терминала пока оценить сложно, так как нет четкого понимания его конфигурации.

Ранее источники “Ъ” говорили, что в Чаунской губе бывает сложная ледовая обстановка, а на некоторых участках глубины недостаточны. Собеседник “Ъ” в «Росатоме» утверждает, что проект должен дать дополнительный грузопоток по Севморпути в 0,7 млн тонн в 2026 году с увеличением до 1,8 млн тонн к 2030 году.

Стоимость дороги Песчанка–Билибино–Наглёйнгын протяженностью 428 км оценивается в 70,9 млрд руб. Предполагалось, что ее профинансирует бюджет через трансферт Чукотке. Но в проекте «дорожной карты» говорится, что по участку Билибино–Наглёйнгын заключат концессионное соглашение с участием правительства Чукотки, инвестора и Фонда развития Дальнего Востока и Арктики, срок запуска – март 2026 года. Кто оплатит участок Баимский ГОК–Билибино, который должен быть введен в ноябре 2024 года, не уточняется. **В Минтрансе “Ъ” сказали, что дорога имеет статус технологической и финансирование из бюджета не предусмотрено.**

По мнению главы InfraONE Research Александры Галактионовой, государство может оказать проекту нефинансовую помощь – предоставить земли и гарантию неизменности налоговой нагрузки, а концессия поможет инвестору привлечь средства. О том же говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров в отношении терминала.

<https://www.kommersant.ru/doc/4550975>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.30.10; СЕРГЕЙ СОБЯНИН И АНДРЕЙ ВОРОБЬЕВ СМЕШАЛИ КАРТЫ; МОСКВА И ОБЛАСТЬ ОБЪЕДИНЯЮТ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА

Пользователи наземного транспорта, метро и электричек Москвы и Московской области в январе будут пользоваться единой транспортной картой. Об этом объявили мэр Москвы Сергей Собянин и подмосковный губернатор Андрей Воробьев. Новую систему, как выяснил “Ъ”, сначала запустят в пилотном режиме в Подмосковье. Вслед за транспортными картами эксперты призывают власти объединить тарифную сетку и льготы.

Заявление о запуске новой межрегиональной системы оплаты проезда в четверг сделали мэр Москвы Сергей Собянин и губернатор Московской области Андрей Воробьев. «Мы создаем уникальный проект – единую билетную проездную систему, которая должна заработать в январе», – сообщил господин Собянин. «Благодаря совместной стратегии единая карта действовать будет и на железнодорожном транспорте, на автобусах», – добавил господин Воробьев.

Московская «Тройка» существует с 2013 года (их выдано более 35 млн штук), подмосковная «Стрелка» – с 2015 года (более 3,5 млн). С 2016 года выпускаются кобрендинговые карты со встроенными чипами «Тройки» и «Стрелки», но у них отдельные счета, пополнять их надо разными способами. Андрей Воробьев еще в феврале 2019 года анонсировал создание единой платежной системы. «Ни «Стрелки», ни «Тройки» не будет – это рудимент, которому предстоит отмереть», – говорил он. В августе 2020 года в столичном дептрансе подтверждали планы по объединению систем, тогда процесс находился в статусе «обсуждений», конкретных дат не называлось.

Столичные и подмосковные власти подробностей проекта по-прежнему не раскрывают, ограничиваясь общими комментариями.

«Работаем с коллегами из Московской области над единой билетной системой Московского региона», – подтвердили “Ъ” слова мэра в столичном департаменте транспорта. – Билетная система Москвы способна интегрироваться в любой регион страны». «Сначала система будет запущена в пилотном режиме на оборудовании в Московской области», – добавили в подмосковном минтрансе, отвечая на запрос “Ъ”. – Оплата проезда в переходный период будет доступна как по «Стрелке», так и по «Тройке».

Объединенной картой будут пользоваться миллионы людей, которые ежедневно перемещаются между Москвой и областью, говорит глава Союза пассажиров Кирилл Янков. «Важно, как будет организован переход граждан между системами», – подчеркивает он. – Одно дело, когда оборудование будет считывать новую и существующие карты, тогда процесс перехода будет постепенным. Другой сценарий – организация массовой замены карты; тогда это должно происходить максимально просто для людей: одну сдал, вторую получил с перенесенными остатками и проездными».

Председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов уверен, что существующие карты продолжают работать, при этом считывающий софт будет другим.

«Такое решение логично, чтобы не тратить значительные средства на вывод огромного числа карт из оборота», – говорит господин Зотов. – Все виды карт будут персонифицированы, а значит, при потере или замене остаток будет переноситься». Основная сложность в том, что у «Тройки» и «Стрелки» разные технические базы, отмечает Кирилл Янков: «То, что изначально Москва и область не стали делать единую систему, было ошибкой». Господа Янков и Зотов считают, что вслед за единой картой Москве и области нужно создавать и единое тарифное пространство. «Льготы в Москве и области должны быть уравнианы», – добавляет господин Зотов. – Сейчас наблюдаются серьезные дисбалансы. Например, областные пенсионеры, в отличие от московских, не

имеют льготы на проезд на некоторых скоростных электричках. Многие граждане жалуются на это, в том числе главе государства».

<https://www.kommersant.ru/doc/4551124>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.30.10; СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ СУБСИДИЙ; МИНПРОМТОРГ ПЕРЕСТРАИВАЕТ СУДОВОЙ УТИЛЬГРАНТ

Минпромторг вновь предлагает скорректировать правила предоставления судового утильгранта, увеличив выплаты субсидии для судов, использующихся для северного завоза. При этом такие суда должны быть построены на верфях Дальнего Востока или Крайнего Севера. Собеседники “Ъ” и эксперты полагают, что это позволит дополнительно загрузить судостроительные мощности, в том числе Жатайскую верфь в Якутии. В отрасли предлагают помимо этой меры расширить программы льготного лизинга для судов, обеспечивающих северный завоз.

Минпромторг подготовил изменения в правила предоставления судового утилизационного гранта. Министерство предлагает увеличить его до 15% (по аналогии с пассажирским флотом) при строительстве судов для нужд северного завоза. Документ размещен на regulation.gov.ru, общественное обсуждение продлится до 11 ноября. Как следует из предложений, повышенный коэффициент выплаты будет распространяться на транспортный, обслуживающий и технический флот, при этом новое судно должно быть построено исключительно на Дальнем Востоке или Крайнем Севере.

Судовой утилизационный грант, заработавший в 2017 году, – выплата российской судоходной компании при утилизации старого флота и заказе на верфи в РФ нового судна. Субсидию можно получить и в рамках лизинга. При строительстве пассажирских судов возмещается 15% от стоимости нового судна, других – 10%, на рыболовецкие суда и суда технического флота выделяется до 70 млн руб. В 2017–2018 годах было профинансировано строительство девяти судов. В 2019 году бюджет выделил на эту меру 290 млн руб., однако субсидия была предоставлена только ФГУП «Росморпорт» на 34 млн руб. В 2020 году на эту статью закладывалось 500 млн руб., как пояснили “Ъ” в Минпромторге, субсидию получили три компании на строительство четырех судов. В новом проекте бюджета на грант предполагается направить 450 млн руб. в 2021-м и по 500 млн руб. в 2022-м и 2023 годах.

Как отмечается в пояснительной записке, средний возраст судов, используемых для северного завоза, превышает 30 лет, износ составляет более 70%. Учитывая длительные сроки окупаемости новых судов, короткие сроки навигации, дефицит оборотных средств и наличие кассового разрыва в межнавигационный период, дополнительная господдержка необходима, говорится в документе. В Минпромторге “Ъ” рассказали, что по предварительным оценкам потребность в строительстве новых судов, которые будут использоваться для обеспечения Северного завоза составляет до 15 штук в 2020 и 2021 годах с существенным увеличением их количества в последующие годы.

Общая потребность в таких судах до 2035 года может составить до 300 судов, а объем необходимого финансирования для предоставления субсидий до 15 млрд. руб., говорят в министерстве.

Там также отмечают, что количественно оценить потенциальных получателей на сегодняшний день не представляется возможным по причине отсутствия информации о «твердых» намерениях судоходных компаний, привлекаемых для Северного завоза, участвовать в заявительной компании на постройку судов данного назначения. В Минвостокразвития “Ъ” сообщили, что поддерживают инициативу об увеличении утильгранта и сейчас собирают данные, сколько судов работает на этом направлении, сколько необходимо еще построить или обновить.

Ранее специально для обновления устаревшего флота Ленского речного пароходства, обеспечивающего завоз грузов в арктические районы Якутии, была начата реконструкция

Жатайской верфи стоимостью 5,8 млрд руб. Ее планируется завершить в конце 2021 года. По мнению источника “Ъ” в отрасли, помимо увеличения выплат по гранту, требуется расширение программы льготного лизинга для строительства речных судов, которые возят жизнеобеспечивающие грузы на Крайний Север.

В последний раз правила выдачи судового утильгранта корректировались в феврале (см. “Ъ” от 11 февраля). Тогда же были введены «штрафы» за просрочку, то есть обязательство вернуть часть субсидии, если судно не было сдано в срок. В новой редакции предлагается заметно смягчить санкции.

Если сейчас в случае просрочки на год компания обязана вернуть 25% от размера субсидии, то в будущем «штраф» может быть снижен до 2,5%, за просрочку в 18 месяцев – с 37,5% до 5%, в два года – с 50% до 7,5% и т. д.

Изменение о возврате части субсидии в случае увеличения срока строительства судов продиктовано необходимостью повышения эффективности расходования бюджетных средств и сокращения многочисленных случаев существенного продления сроков строительства, пояснили “Ъ” в Минпромторге. Данная мера является превентивной и призвана усилить ответственность заказчиков строительства судов и верфей в части недопущения затягивания сроков строительства, говорят в министерстве. «Рассчитываем, что это изменение не приведет в фактам возврата предоставленных средств», – заключили в Минпромторге.

Надежда Малышева из PortNews считает, что повышение выплат по утильгранту для судов северного завоза, строящихся на Дальнем Востоке и Крайнем Севере, может стимулировать заказчиков и дать дополнительную загрузку заводам. При этом более действенно было бы совместить утильгрант с субсидиями, частично компенсирующими выплаты по кредитам и лизингу, полагает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4550960>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.30.10; ВАГОНЫ РАСКАТАЮТ ПО ВСЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ; ПРОИЗВОДИТЕЛИ ТЕХНИКИ ТРЕБУЮТ НОВЫХ ЛЬГОТ

Вагоностроители, объемы продаж которых резко падают, просят у государства комплексной поддержки. Помимо сохранения и расширения льгот для инновационных вагонов, которые ОАО РЖД пытается отменить, речь идет об ограничении с июля 2021 года строительства вагонов на наиболее популярной сейчас модели тележки и требовании усовершенствований. Также участники рынка хотят дестимулировать тарифными мерами и другими ограничениями использование типовых вагонов, составляющих основу парка. Покупатели техники выступают против формирования искусственного спроса и угрожают ростом цен на перевозки.

“Ъ” стало известно, какие меры системной поддержки вагоностроения предлагают государству участники рынка. По данным источников “Ъ”, они обсуждались на заседании рабочей группы под председательством заместителя главы Минпромторга Александра Морозова 26 октября. С идеями, в частности, выступили Уралвагонзавод (УВЗ) и Объединение вагоностроителей (ОВС).

Среди предложений УВЗ – ограничение с 1 июля 2021 года допуска на сеть новых вагонов на тележках старых конструкций.

Один из источников “Ъ” поясняет, что речь идет не о замене всех вагонов на старых тележках на инновационные, а об отказе от использования тележки 18–100, самой распространенной на сети, и ее аналогов, чтобы новая типовая техника выпускалась на тележках улучшенной конструкции. Собеседник “Ъ” заверил, что такие тележки кроме самого УВЗ выпускают «Промтрактор», «Алтайвагон» и т. п. В качестве технического требования УВЗ предлагает межремонтный пробег 500 тыс. км и безосмотровые плечи 6 тыс. км, говорит он.

В материалах ОВС, с которыми ознакомился “Ъ”, представлены более широкие требования, включая использование подшипников кассетного типа. Принудительная замена на тележках типовых вагонов роликовых подшипников на кассетные в прошлом году стала предметом громкого конфликта, и от нее отказались (см. “Ъ” от 1 ноября 2019 года). В ОВС “Ъ” подтвердили содержание предложений.

УВЗ также хочет ограничить хранение некомплектного или неисправного парка на путях, что может удалить с путей около 60 тыс. вагонов, говорит собеседник “Ъ”.

По его словам, с такими «брошенными поездами» ничего нельзя сделать, кроме как направить в ремонт, их нельзя передвинуть и отвезти, например, в отстой. Но, добавляет собеседник “Ъ”, возможно и введение повышенной платы за нахождение таких вагонов на путях в русле идей, с которыми выступал на прошлой неделе исполнительный директор СОЖТ Алексей Дружинин (см. “Ъ” от 26 октября).

Кроме того, вагоностроители просят активизировать работу на уровне ЕЭК в отношении стран, не допускающих к себе российские инновационные вагоны, таких как Казахстан, Киргизия и Таджикистан. А ОВС требует ужесточения контроля за продлением срока службы вагонов в других странах (в России оно запрещено).

В УВЗ в качестве одной из мер поддержки вагоностроения предлагают увеличение минимальной весовой нормы загрузки. Речь идет не обо всей сети, а лишь о загруженных участках инфраструктуры, которые определит ОАО РЖД. Но в ОВС также предлагают ввести на всей сети компенсации ОАО РЖД за вагоны, «ограничивающие эффективность инфраструктуры» – по сути, это может относиться к любым типовым вагонам. Один из источников “Ъ” называют идею «аналогом принудительного списания парка».

И наконец, вагоностроители просят сохранить льготные тарифы на порожний пробег для инновационных вагонов.

ОАО РЖД оценивает свои потери от этих скидок в 9,5 млрд руб. в год и хочет их отменить (см. “Ъ” от 18 сентября и 27 октября). Производители же просят новых скидок для инновационных рефконтейнеров, рефрижераторных вагонов, вагонов со сменными кузовами и т. п.

В целом до 2030 года весь комплекс мер, по оценке ОВС, принесет собственникам чуть менее 300 млрд руб. допдоходов за счет роста грузоподъемности, увеличения оборачиваемости вагонов и сокращения простоев и расходов на ремонт. Эффект для ОАО РЖД составит около 200 млрд руб., для бюджета – 180 млрд руб., а вагоностроители будут обеспечены заказами на уровне 40–45 тыс. вагонов в год против прогнозных 20–25 тыс. вагонов.

В ОАО РЖД идеи УВЗ и ОВС не комментируют. Покупатели же вагонов отнеслись к ним без энтузиазма. «Инициативы похожи на попытки передела худеющего на глазах рынка – отдельные производители с админресурсом рассчитывают убить двух зайцев: и конкурентов устранить, и сформировать спрос на конкретные вагоны, – говорит один из участников рынка. – Такая ситуация рискует бумерангом ударить и по рынку перевозок, и по вагоностроению, и по экономике страны в целом, так как приведет к росту транспортной составляющей для всех промышленников». Другой собеседник “Ъ” отмечает, что меры заточены под находящиеся под контролем государства УВЗ и ОВК, фактически не учитывая интересы частных вагоностроителей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4550974>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМУР АЛИЕВ; 2020.30.10; ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЕТЫ; ДАГЕСТАНСКИЙ ЗАВОД ОБЗАВЕЛСЯ СВОЕЙ АВИАКОМПАНИЕЙ

Легкомоторные самолеты окажут помощь сельскому хозяйству, будут задействованы в перевозках грузов и пассажиров и помогут развивать парашютный и экстремальный виды спорта.

Такие цели ставит Кизлярский электромеханический завод, создавая свою авиакомпанию. Предприятие в основном задействовано на выпуске продукции для оборонной промышленности. Но несколько лет назад оно приступило к реализации, казалось, несбыточной идеи – производства своих легкомоторных самолетов. Многоцелевой четырехместный МАИ-411 после испытаний получил сертификат летной годности. На авиасалоне МАКС его высоко оценили специалисты.

Самолет можно использовать для нужд МЧС, в авиaperевозках, для обучения летного состава, воздушного патрулирования. По словам директора предприятия Ибрагима Ахматова, самолет неприхотлив в использовании, его можно посадить практически на любой грунт. Воздушное судно оборудовано спасательной системой, что позволяет при аварийной ситуации спустить его на землю на парашюте.

Созданная авиакомпания получила уже сертификат эксплуатанта. Помимо МАИ-411 в ее парке есть другие самолеты – закуплены три Ан-2. В Кизляре оборудована взлетно-посадочная полоса длиной полтора километра. Ан-2 уже выполнил тестовый полет в село Мачада Шамильского района, где на высоте 2200 метров построена самая высокогорная взлетно-посадочная полоса в стране.

<https://rg.ru/2020/10/29/reg-skfo/dagestanskij-zavod-sozdal-svoiu-aviakompaniiu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА МАНУКИЯН; 2020.29.10; АВИАПИЛОТОВ И ДИСПЕТЧЕРОВ ПРЕДЛАГАЮТ УВОЛЬНЯТЬ ЗА САМОЛЕЧЕНИЕ

Пилотам и диспетчерам гражданских воздушных судов предлагают запретить заниматься самолечением под угрозой увольнения. Законопроект об этом в четверг, 29 октября, одобрен Комитетом Госдумы по охране здоровья и рекомендован к рассмотрению в первом чтении.

В документе говорится, что члены летного экипажа и диспетчеры управления воздушным движением без назначения врача не должны принимать лекарственные препараты, которые могут повлиять на безопасное выполнение их функций. Также они обязаны регулярно проходить обязательные медицинские освидетельствования помимо предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медосмотров. Запрещается допуск к работе пилотов и диспетчеров без медицинского заключения об их годности по состоянию здоровья, выданным центральной врачебно-летной экспертной комиссией или врачебно-летной экспертной комиссией.

При этом, законопроект предусматривает возможность расторжения с ними трудового договора за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача в период действия возложенного на них административного наказания. Увольнение также может последовать за отказ от прохождения периодического медосмотра или обязательного медосвидетельствования, в том числе – на состояние алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

Законопроект инициирован **Минтрансом** и поддержан Минздравом, оба ведомства заявили о готовности разработать подзаконные акты, если закон будет принят.

<https://rg.ru/2020/10/29/aviapilotov-i-dispetcherov-predlagaiut-uvolniat-za-samolechenie.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ НОСКОВА; 2020.29.10; СТРАХОВКА СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫХ РИСКОВ ВЕРНУЛАСЬ В СМЕТЫ ПОДРЯДЧИКОВ; СЫГРАЛИ В ЗАЩИТЕ

С 5 октября 2020 года вступил в силу приказ министра, возвращающий в рекомендуемый перечень работ и затрат, учитывающихся при определении стоимости строительства, расходов на страхование строительно-монтажных рисков (СМР). «Включение расходов на страхование в перечень позволит повысить финансовую устойчивость строительных подрядчиков, что, безусловно, крайне важно в текущих условиях и неопределенности из-

за коронавируса», – подчеркнул президент Всероссийского союза страховщиков (ВСС) Игорь Юргенс.

Эти расходы были исключены из перечня в 2014 году. В обосновании такого решения правительства отмечалось, что эксперты проанализировали национальный и зарубежный опыт страхования строительно-монтажных рисков. Выяснилось, что и в отечественной, и в мировой практике «по общему правилу риск случайной гибели или случайного повреждения объекта строительства, составляющего предмет договора строительного подряда, до приемки объекта заказчиком несет подрядная организация». Поэтому минимизация рисков и принятие направленных на их предотвращение мер были признаны задачей подрядной организации, а заказчиков от защиты этих рисков освободили.

В правительстве отмечали, что в России, как и в большинстве стран, страхование строительно-монтажных рисков является добровольным видом страхования. Предполагалось, что от исключения страхования СМР из строительных смет никто не пострадает, так как у заказчика сохранялась возможность предусмотреть в договоре заключение договора страхования за счет средств подрядчика. Однако сегмент страхования СМР в итоге существенно просел.

– Объем рынка страхования СМР в 2013 году – до того, как министром исключил расходы на него из сметных расчетов строительства объектов, финансируемых за счет бюджетных средств, – составлял 40 миллиардов рублей в год, – рассказал «РГ» первый заместитель генерального директора «Абсолют Страхование» Виктор Кривошеев.

По экспертным оценкам, страхование таких объектов приносило страховщикам 75-80 процентов совокупных взносов в области строительства, поэтому в 2014-2015 годах рынок СМР рухнул почти на 50 процентов и до сих пор так и не оправился от этого удара. Сейчас его объем можно оценить в 20 миллиардов рублей, отметил Виктор Кривошеев.

Участники рынка считают возврат страхования СМР в сметы своевременным. Как отметил Игорь Юргенс, размер собственных средств и текущее финансовое состояние большинства строительных подрядчиков таковы, что при наступлении сколько-нибудь значимого убытка самостоятельно компенсировать его или достроить объект за свой счет они не смогут. Поэтому такое событие с большой долей вероятности приводило к банкротству подрядчика, а в результате зачастую – срыву сроков всего строительства.

Чтобы сделать страхование СМР более прозрачным для госзаказчиков и строительных подрядчиков, страховщики разработали проект внутреннего стандарта для объектов, строительство которых ведется за счет средств госбюджета и/или с использованием счетов эскроу.

По оценкам старшего директора по страховым и инвестиционным рейтингам «Эксперт РА» Ольги Басовой, сегмент страхования строительно-монтажных составляет примерно 1-2 процента от всего страхового рынка. На конец 2013 года, перед исключением расходов на страхование СМР из рекомендуемого перечня затрат, учитываемых при определении стоимости строительства, доля страхования СМР составляла 3 процента. «С учетом высоких темпов строительства и включения затрат по страхованию СМР в сметы застройщиков можно будет увидеть рост сегмента страхования строительно-монтажных рисков», – полагает Басова.

Страховщики согласны с тем, что возврат расходов на страхование в сметы на строительство станет сильным драйвером развития рынка страхования СМР. По мнению Виктора Кривошеева, можно ожидать его роста в следующем году на 7-10 миллиардов рублей. Однако на уровне 2013 года в ближайшее время этот рынок не вернется, несмотря на то, что объемы строительства в стране за прошедшие 6 лет выросли на 50 процентов (с 6 до 9 триллионов рублей).

– Во-первых, многие госзаказчики и госкорпорации и сегодня требуют от подрядчиков страховать сооружаемые объекты, несмотря на то, что сметами такие расходы не компенсируются, – пояснил эксперт. – Например, такой практики придерживается

московское правительство в рамках проекта реновации, **Росавтодор**, **РЖД** и многие другие. Во-вторых, страховщикам в нынешних условиях не удастся работать на ставках, являвшихся общепринятыми в начале 2000-х годов (1-2 процента) с раздутыми комиссиями. Ставки на страхование СМР очень сильно упали, это десятые, даже сотые доли процента от стоимости строительства.

Кроме этого, по словам Кривошеева, не надо забывать о серьезном отрицательном влиянии пандемии коронавируса на объемы строительства в текущем и следующем году. Государству и местным властям приходится экономить, откладывать начало строительства новых объектов. В целом рынок СМР интересен страховым компаниям. Он очень рентабелен, убыточность здесь невысока. В то же время необходимо учитывать, что работать на этом рынке не просто. Здесь высока конкуренция, а страховым компаниям необходимо иметь высокопрофессиональных сотрудников, хорошо разбирающихся в сложных инженерных рисках.

<https://rg.ru/2020/10/29/strahovka-stroitelno-montazhnyh-riskov-vernulas-v-smety-podriadchikov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.29.10; ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПОДДЕРЖАЛА КОНЦЕПЦИЮ НАЦПРОЕКТА ПО ТУРИЗМУ

Участники правительственной комиссии по развитию туризму на первом заседании поддержали концепцию национального проекта в сфере туризма, сообщила **пресс-служба** правительства. Заседание провел **вице-премьер** Дмитрий Чернышенко.

Правкомиссия обсудила идеологию **нацпроекта**, подходы к формированию его целей и задач, а также ключевые проблемы, задачи и направления развития туристической отрасли. **Нацпроект** в сфере туризма объединит мероприятия из других национальных проектов, государственных и муниципальных программ, инициативы бизнеса. Он позволит к 2030 году удвоить количество поездок россиян внутри страны, число рабочих мест в отрасли и вклад туризма в ВВП страны.

«Давайте сделаем все возможное, чтобы вывести развитие отрасли туризма на новый уровень, создать необходимые условия для привлечения инвестиций в отрасль, обеспечить возможность нашим гражданам отдыхать комфортно, разнообразно и безопасно на всей территории страны. Завтра, 30 октября, Правительство представит доклад о национальном проекте в сфере туризма **Президенту России**», – заявил Дмитрий Чернышенко, чьи слова приводит **пресс-служба**. Он напомнил, что вопрос о **нацпроекте** в сфере туризма рассматривается по поручению **президента России**.

Ранее председатель правительства **Михаил Мишустин** утвердил состав правительственной комиссии по развитию туризма. В нее вошли министры, их заместители, депутаты и руководители регионов, а также представители общественных организаций.

Всего в комиссии 129 человек. Председателем назначен **вице-премьер** Дмитрий Чернышенко, заместителями – помощник президента **Игорь Левитин** и глава Ростуризма Зарина Догузова.

Среди участников комиссии – замглавы Минприроды Елена Панова, **замминистра транспорта Александр Нерадько**, замглавы Минстроя Дмитрий Волков, **замминистра культуры Ольга Ярилова**. От общественных организаций в состав комиссии вошли директор ассоциации «Турпомощь» Александр Осауленко, президент Российского союза предприятий туристической индустрии Андрей Игнатьев, президент Российской гостиничной ассоциации Геннадий Ламшин, представитель Российского союза промышленников и предпринимателей Сергей Шпилько. Также в составе комиссии руководители всех регионов.

Правительственная комиссия была преобразована из координационного совета по развитию туризма в сентябре 2020 года. Среди ее основных задач – развитие

туристической отрасли, координация строительства и реконструкции туристических объектов, подготовка предложений по совершенствованию правового регулирования, развитие инвестиционных программ и национальных проектов.

Правительственная комиссия как координационный орган призвана обеспечивать взаимодействие федеральных и региональных органов исполнительной власти, общественных, научных и других организаций в области туризма, включая вопросы межбюджетных отношений, капитальных вложений в сфере туризма.

<https://rg.ru/2020/10/29/pravitelstvennaia-komissii-podderzhala-koncepciu-nacproekta-po-turizmu.html>

РЖД-ПАРТНЕР; ИГОРЬ СЕРГЕЕВ; 2020.29.10; ТИПОВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ МЕХАНИЧЕСКОГО ПЛОМБИРОВАНИЯ И НОВАЯ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОННОГО ПЛОМБИРОВАНИЯ: ЧТО ЛУЧШЕ?

Материал, посвященный практике внедрения электронных пломб и устройств на сети РЖД, опубликованный в одном из предыдущих номеров журнала *, вызвал большой интерес у специалистов, работающих в отрасли. В связи с этим мы попросили известного эксперта – **доктора экономических наук, профессора, почетного железнодорожника, министра путей сообщения РФ в период с 1996 по 1997 год Анатолия Зайцева** прокомментировать поступившие в редакцию вопросы, а также озвучить свой прогноз дальнейших перспектив развития систем электронного пломбирования.

Решение уже есть

– Анатолий Александрович, расскажите, пожалуйста, насколько нова идея электронного пломбирования?

– Она родилась еще в конце 80-х – начале 90-х гг. прошлого века. Департамент грузовой и коммерческой работы МПС и ВНИИЖТ обсуждали тогда идеологию дистанционного контроля сохранности груза и фактов несанкционированного вскрытия дверей железнодорожных вагонов и контейнеров. Рассматривалось множество предложений, даже фантастических, – от установки на месте запорных узлов накладных электронных замков до оснащения каждого вагона и контейнера внутренней сигнализацией и приемопередатчиками. Однако красивого и дешевого решения не было. Железнодорожники ждали от ученых, инженеров и бизнеса оригинальных предложений и конкретных технологических решений.

– Прошло почти 30 лет. Можно ли утверждать, что приемлемое техническое решение наконец появилось?

– Да, можно. Появилось уникальное техническое решение, в котором механическая тросовая пломба объединена с электронным блоком, способным контролировать ее целостность, в единый корпус. Причем решена уникальная задача контроля целостности троса с плавно изменяемой формой петли при ее затягивании на запорном узле.

– В чем суть идеи электронного пломбирования и как может измениться работа на железнодорожном транспорте с учетом ее внедрения?

– Главная цель применения любой механической пломбы – это контроль отсутствия доступа (в помещение, к ценным документам, к грузу и т. д.) посторонних лиц и разграничение правовой ответственности между физическими и юридическими лицами, имеющими право такого доступа, разделенное во времени и пространстве. С этой целью ценные документы размещают в сейфе, помещения оборудуют сигнализацией, срабатывающей в любой момент при его вскрытии. А грузы остались без внимания. Поэтому идея электронного пломбирования постоянно обсуждается специалистами как реальное и эффективное решение этой проблемы. При этом превращение молчащей механической пломбы в говорящую электронную позволяет значительно расширить ее функции и возложить на нее дополнительную нагрузку: сообщать дистанционно в режиме реального времени о ее целостности, контролировать местонахождение, состояние

движения и покоя, температуру, освещенность и многие другие параметры. Причем электронная пломба является частью интеллектуальной системы электронного пломбирования и должна рассматриваться в качестве революционного скачка, подобного переходу от аналоговой системы телефонии к цифровой.

– Насколько идея электронного пломбирования поддерживается в ОАО «РЖД» и **Минтрансе**?

– Идея электронного пломбирования, так же как и необходимость внедрения цифровых технологий, входит в планы **Минтранса** и ОАО «РЖД» и должна поддерживаться и руководством, и специалистами. Однако между механическими пломбами и электронными пока ставится знак равенства, и поэтому главным тормозом для массового внедрения последних является старомодное утверждение, что это дорого. Но давайте вспомним, сколько стоили сотовые телефоны 10, 20 лет назад, а сегодня очереди стоят, чтобы приобрести суперновую модель сотового телефона, и никто не спрашивает, сколько она стоит. Специалистам необходимо пересмотреть свои взгляды, а руководителям – поддержать разработку нормативной документации и соответствующих приказов.

Дорого или дешево?

– Как Вы уже отметили, существует устойчивое мнение, что электронная пломба – это дорого, а механическая – дешево. Насколько оно объективно?

– Проблема «дорого-дешево» – это извечная проблема торговли. Если сравнивать стоимость свинцовой заготовки с запорно-пломбировочным устройством (ЗПУ), то очевидно, что для того, чтобы заготовка превратилась в пломбу, навешенную на транспортное средство, необходимо совершить определенную работу, которая стоит денег. И если сравнивать стоимость свинцовой пломбы, навешенной на запорный узел, со стоимостью ЗПУ, навешенного на контейнер запорного узла, то их стоимость соизмерима, а в ряде случаев ЗПУ дешевле свинцовой пломбы. Такой же эффект и при сравнении механической пломбы и электронной. Если их положить на стол и определить заводскую стоимость, то механическая будет значительно дешевле, но если сравнивать услугу по механическому пломбированию с услугой по использованию электронного, то в 99% случаев последняя будет дешевле. Поэтому это мнение необъективно.

– А в чем отличие электронной пломбы от электронного трекера?

– Дело в том, что это принципиально разные по назначению устройства. Сделать из электронного трекера электронную пломбу нереально, потому что эти устройства должны соответствовать различным техническим требованиям как по рабочим параметрам, так и по конструкции. Если пытаться дорабатывать электронный трекер до соответствия требованиям к электронной пломбе, то однозначно легче сделать что-то с нуля.

– Зачем электронной пломбе спутниковый канал связи, это же дорого?

– Электронная пломба обязана работать в любых условиях и любых точках на земле и на воде. Предположим, вы находитесь в пустыне, тайге, на горных перевалах, на море и т. д. Пломба должна подавать сигналы о своем состоянии. А как решить эту задачу без спутника в условиях отсутствия сплошного покрытия сотовой связи? Это невозможно.

– Какие испытания прошло электронное ЗПУ «БигЛок» и есть ли возможность его обмануть?

– ЗПУ «БигЛок» прошло полный цикл механических, климатических и криминальных испытаний и допущено к применению на сети РЖД в качестве пломбы грузоотправителя. Уникальные технические решения, блестящая инженерная мысль позволили создать защиту от мыслимых и немыслимых хитрых приемов негласного вскрытия. Подобных решений ни в электронных замках, ни в электронных трекерах еще никто не реализовывал.

– А каким образом организовано взаимодействие системы «БигЛок» с АСУ РЖД?

– Порядок взаимодействия между интеллектуальной системой электронного пломбирования «БигЛок» и информационными системами РЖД определяется

соответствующим соглашением об обмене данными. Информация с платформы системы «БигЛок» передается по каналам межмашинного обмена в ЭТРАН. Благодаря такому обмену в перевозочных документах наряду с номером запорно-пломбировочного устройства появляется и номер электронного блока. Это происходит автоматически, исключая тем самым трудозатраты и ошибки персонала.

– Многих интересует порядок обслуживания и возможность ремонта электронного блока. Как решаются эти вопросы?

– Конечно, электронная пломба как сложное техническое устройство требует периодического обслуживания. Периодичность и стоимость ее техобслуживания определяются условиями договора заказчика с поставщиком оборудования. Пломба, находящаяся в долгосрочной аренде, отрывается от работы только на ежегодное техническое обслуживание. Длительность проведения таких регламентных работ – несколько дней. Пломба, находящаяся в краткосрочной аренде, поставляется заказчику уже после проведения техобслуживания. Ремонт в случае повреждения пломбы выполняется производителем оборудования. Однако решение о том, кто будет возмещать расходы, принимается на основании служебного разбирательства, проводимого совместно представителями заказчика и поставщика услуги. Такие условия, насколько мне известно, определены договором аренды.

– Часть поступивших вопросов связаны с возможностью закупки услуги электронного пломбирования через торговые площадки. Какой комментарий Вы можете дать по этому вопросу?

– Сегодня большинство контрактов заключаются через систему электронных торговых площадок. Правилами проведения электронных торгов предусмотрено, что подготовка технического задания на конкурс осуществляется заказчиком. При этом уровень информированности специалистов, занимающихся размещением заказа на торговых площадках, о возможностях, технических характеристиках электронных пломб остается низким. Как снабженцы, они работают по принципу «чем дешевле, тем лучше». В случае с электронными пломбами рассматривать приобретение на электронной площадке самих устройств нецелесообразно. С точки зрения экономии средств выгоднее размещать закупку комплексной услуги электронного пломбирования, которая включает навешивание, снятие, мониторинг доступа к грузу, организацию реагирования по сигналу тревоги и организацию оборота электронных компонентов.

– Насколько трудозатратно организовать возможность быстрого реагирования на всей территории РФ?

– Если бегать за каждым контейнером и железнодорожным вагоном – это, конечно же, дорого. А если создать систему и совместить в ней возможности ведомственной охраны железнодорожного транспорта, частных охранных предприятий, находящихся в разных регионах, и полиции, то всегда рядом с местом нападения на груз будет группа быстрого реагирования, которая готова оперативно пресечь преступление. В этом случае услуга недорогая.

– А что за чудо вы предлагаете таможене под названием «Сириус-Еуро» размером не более двух спичечных коробков?

– Разработать конструкцию универсального многофункционального устройства – электронной пломбы – возможно. Эта задача реализована в электронном запорно-пломбировочном устройстве «БигЛок». Но в реальной практике требуется целая линейка электронных пломб с различным функционалом. Электронное пломбировочное устройство «Сириус-Еуро» – это одно из целого ряда конструкторских решений, позволяющих выполнять основные функции электронной пломбы и использоваться в определенном секторе перевозок. Его главные достоинства – это малые габариты, вес и универсальность.

Электронный помощник

– Как я понимаю, электронные пломбы универсальны и могут использоваться на всех видах транспорта. Есть ли какая-нибудь особенность их применения на железной дороге?

– У электронной пломбы огромный потенциал возможностей. За счет канала ближней связи она способна дистанционно контролировать любые датчики, установленные на железнодорожном вагоне и контейнере, – датчики температуры внутри контейнера и температуры буксы, датчики влажности и датчики износа колеса, датчики скорости и датчики пробега и т. д.

Если учитывать полный функционал, которым обладает электронная пломба, то ее правильное название – это система электронного пломбирования и контроля сохранности и потребительских качеств груза.

За 60 лет работы на железнодорожном транспорте я прошел путь от кочегара паровоза до руководителя отрасли и стал свидетелем выдающихся достижений. Мое искреннее желание заключается в том, чтобы электронная пломба стала таким же массовым явлением, каким в свое время стала свинцовая пломба.

– Предположим, Вы грузовладелец, отдыхаете на берегу моря и электронная пломба на вашем контейнере сработала и дала сигнал SOS. И что дальше?

– Я уже себя представил в таком блаженном состоянии, в уме подсчитывая прибыль от продаж дефицитного товара, и вдруг получаю СМС-сообщение: «На ваш контейнер была осуществлена попытка нападения, которая пресечена, груз в целостности и сохранности следует к месту назначения». Такая ситуация возможна при условии, если у вас оформлена услуга под ключ.

И, кстати, это совсем недорого.

– Предположим, Вы руководитель крупной страховой компании. Вы смогли бы рассматривать электронную пломбу как вашего союзника в защите интересов компании?

– Мое мнение однозначно положительное. Здорово иметь в помощниках такой уникальный инструмент, позволяющий контролировать практически любую ситуацию (риски стремятся к нулю) и иметь фактический материал по любым страховым случаям. Однозначно доходы страхового бизнеса будут расти, а мошеннические схемы – сдуваться.

– А что бы Вы сделали, будь Вы на месте главы ОАО «РЖД» или **министра транспорта**, для внедрения электронного пломбирования?

– Сложно представить такую ситуацию. По моему мнению, необходимо выпустить указание или приказ об обязательном пломбировании электронными пломбами опасных, ценных и военных грузов.

Размеры пломб будут уменьшаться, а функции – расширяться

– По мнению участников рынка, сейчас при перевозках санкционных грузов созданы неравные конкурентные условия для работы операторов. Вы можете это прокомментировать?

– Приходится констатировать, что в настоящее время перевозку санкционных грузов под охраной электронных устройств контроля осуществляет один оператор. Причина – установленные **Минтрансом России** избыточные требования. Прежде всего по количеству устройств – их должно быть у каждого оператора не менее 15 тыс. Если следовать этой логике, то при работе трех операторов на рынке должно обращаться 45 тыс. устройств. Анализ статистических данных об объемах перевозок свидетельствует, что

установленный норматив в разы превышает потребность в количестве устройств, необходимых для решения задачи контроля данной группы товаров. В результате, чтобы компенсировать затраты, стоимость услуги завышается, а отсутствие конкуренции не создает условий для ее снижения. Бюджет теряет доходы, а страна не может предложить привлекательные условия на транзитном маршруте. И это происходит в рамках решения государственной задачи.

-
- Какая система, на Ваш взгляд, в максимальной степени соответствует требованиям, предъявляемым к информационным системам, для работы с электронными пломбами?
 - Государственная автоматизированная информационная система «ЭРА-ГЛОНАСС». Оператор данной системы – АО «ГЛОНАСС» – имеет четырехлетний опыт работы и успешно зарекомендовал себя как оператор пломбирования на рынке перевозок санкционных грузов. Принимая во внимание государственное значение задач, решаемых с применением электронных пломб, система должна эксплуатироваться только компанией с государственным участием.
 - Как должен функционировать центр принятия решений в общем алгоритме работы системы электронного пломбирования?
 - Главная задача центра принятия решений – доведение в максимально короткий срок информации до лица, принимающего решение, и контроль исполнения принятого решения.
Например, если в рефрижераторном вагоне температура повысилась до предельного уровня, то может быть принято решение о досрочной перегрузке на ближайшей станции. Если прогнозное значение температуры в течение суток не превысит опасного уровня, а необходимого подвижного состава на замену нет, то грузовладелец может принять решение о продолжении перевозки специализированным автомобилем.
 - Другой пример. Электронная пломба зафиксировала удар на горке и передала информацию грузовладельцу. В этом случае он отправляет телеграмму в адрес перевозчика о приостановлении перевозки и комиссионном досмотре данного вагона на станции, где произошел инцидент. Сведения о местоположении, скорости движения, силе удара, зафиксированные электронным блоком, являются объективными данными для проведения расследования аналогично записям из черного ящика самолета и принимаются судами как вещественное доказательство.
 - Следующий пример. Разбой и хищение груза. В этом случае сигнал незамедлительно передается на пульт диспетчера одного из подразделений ведомственной охраны железнодорожного транспорта, частного охранного предприятия, находящегося в регионе, или в одно из подразделений транспортной полиции. Если речь идет об автомобильной перевозке, то сигнал для принятия оперативных мер реагирования поступает в **Ространснадзор** и далее на ближайший пост ДПС. Четырехлетний опыт эксплуатации системы «БигЛок» свидетельствует, что последствия нападения на груз всегда удается минимизировать и пресечь преступление.
 - Можно привести какой-то пример из практики общения электронной пломбы с криминальными посягательствами?
 - Случаев много, но один меня очень поразил. Темное время суток, автофургон движется по прямому участку шоссе со скоростью 70-80 км/ч. За автофургоном движется автомобиль с включенным дальним светом. Между автофургоном и автомобилем встраивается черный джип, у которого на переднем бампере установлена площадка, где находятся два человека. Джип сзади причаливает к автофургону, преступники вскрывают его двери, перекидывают груз в кузов джипа или на обочину дороги, затем закрывают двери и отчаливают.
Группа работает строго по времени (от 10 до 15 мин.) и успевает выгрузить больше половины содержимого из фургона. Причем он продолжает движение по маршруту и кража обнаруживается либо на стоянке, либо на складе грузополучателя. Фантазия и смекалка наших кулибиных не перестает удивлять мир.
 - Какие тенденции в развитии систем электронного пломбирования, на Ваш взгляд, сейчас наиболее перспективны?
 - Перспективным направлением, безусловно, является дальнейшее совершенствование программного обеспечения и прежде всего внедрение в него элементов искусственного интеллекта. В будущем электронная пломба будет способна не только самостоятельно

классифицировать события по результатам комплексного анализа внешних воздействий и поступающей с датчиков информации, но и выдавать в систему рекомендации по реагированию на эти события в интересах сохранности груза и потребительских качеств товара, находящегося под контролем.

Будет сохраняться тенденция уменьшения массогабаритных размеров устройств, как это было с другими электронными устройствами – мобильными телефонами.

Также я вижу перспективу в использовании электронной пломбы в комбинации с другими актуальными разработками. Например, на базе технологии акустической эмиссии имеются разработки, на основе которых можно построить мобильный диагностический комплекс подвижного состава. Информационным и коммуникационным центром этого комплекса может выступить электронная пломба.

Беседовал Игорь Сергеев

* Электронные пломбы и электронные устройства: основа контроля за перемещением грузов с использованием транспортных средств // РЖД-Партнер. – 2020. – № 18. – С. 40-45.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/tipovaya-tekhnologiya-mekhanicheskogo-plombirovaniya-i-novaya-sistema-elektronного-plombirovaniya-ch/>

РЖД-ПАРТНЕР; 2020.29.10; ИРАЭРО: ПОКРЫТЬ ВЫПАВШИЕ ДОХОДЫ АВИАКОМПАНИИ ЗА СЧЕТ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НЕВОЗМОЖНО

По итогам 2020 года авиакомпания «ИрАэро» ожидает прироста грузооборота около 3%. Об этом РЖД-Партнеру сообщил официальный представитель перевозчика.

При этом, по данным **Росавиации**, по итогам января – сентября, грузооборот компании снизился на 40,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а в сентябре – на 65,2% по сравнению с сентябрем прошлого года.

Комментируя снижение грузооборота, представитель авиакомпании отметил, что при расчете грузооборота учитывается в том числе расстояние между пунктами отправления и назначения. «В 2019 году в нашем парке были дальнемагистральные самолеты «Боинг-777», ими мы перевозили грузы на большие расстояния, в том числе по маршруту Москва – Владивосток. В конце 2019-го данные самолеты были возвращены лизингодателю. Поэтому и сложилась ситуация, что объем перевезенных грузов вырос, а грузооборот упал», – сообщил он.

Напомним, что в начале октября российские авиакомпании обратились в правительство с просьбой выделить дополнительные 50 млрд руб. из-за убытков, связанных с пандемией коронавируса, около 30 млрд руб. в IV квартале 2020 года и 20 млрд руб. в I квартале 2021-го. Представитель авиакомпании «ИрАэро» отметил, что поддержка авиаперевозчиков в сфере грузоперевозок не настолько востребована, как в сфере пассажирских перевозок, так как грузоперевозки на фоне пандемии пользуются повышенным спросом, а пассажиропоток ощутимо упал.

«Но грузоперевозки составляют лишь небольшую долю в обороте авиакомпаний, и покрыть за счет них выпавшие доходы невозможно, ведь перевозка грузов осуществляется в основном чартерными рейсами или подгрузкой на регулярные», – сообщил собеседник.

Ранее стало известно, что авиакомпания «ИрАэро» закрыла три рейса в связи с низкой загруженностью самолетов. Речь идет о направлениях Томск – Самара, Надым – Самара и Нижний Новгород – Калининград.

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/iraero-pokryt-vypavshie-dokhody-aviakompanii-za-schet-gruzoperevozok-nevozmozhno/>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ; 2020.29.10; КАРТА ПОЛИС БЪЕТ: АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ ВЫКАТЯТ СЧЕТ ЗА ОТСУТСТВИЕ ТЕХОСМОТРА;

АВТОМОБИЛИСТОВ ПРЕДУПРЕДИЛИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ЕСЛИ ОНИ НЕ УСПЕЮТ РЕШИТЬ ВОПРОС ДО КОНЦА ОКТЯБРЯ

В ночь на 1 ноября полис ОСАГО может превратиться в тыкву, если автовладелец не успел оформить диагностическую карту. Страховщики пугают: к тем, кто не прошел техосмотр, могут быть предъявлены регрессные требования. Можно ли пройти ТО в ноябре и сохранить полис или нужно покупать новый – разбирались «Известия».

Начиная с 1 марта и до окончания карантинных мер автовладельцы могли купить ОСАГО без диагностической карты. Согласно оперативно внесенным поправкам в законодательство, техосмотр можно было пройти позже – в течение одного месяца после снятия ограничительных мер и не позднее 31 октября. Фактически карту оформлять было негде – из-за пандемии операторы техосмотра не работали.

Не спешат на осмотр

Сейчас, несмотря на рост заболеваний COVID-19, дополнительные ограничения приняты не были и 31 октября остается крайним сроком для прохождения техосмотра. Между тем, согласно исследованию страховой компании «АльфаСтрахование», лишь 10% автовладельцев, оформивших ОСАГО без прохождения осмотра, направили своему страхователю данные диагностической карты.

«В нашей компании в зоне риска находится около 700 тыс. клиентов по ОСАГО, воспользовавшихся послаблением и не прошедших ТО или не известивших об этом компанию», – отметил директор департамента обязательных видов страхования «АльфаСтрахование» Денис Макаров.

У страховой компании «Согласие» данные более оптимистичны – 72% водителей уже предоставили диагностическую карту, сообщил директор департамента андеррайтинга и управления продуктами Андрей Ковалев.

Ажиотажа нет и у операторов ТО. Председатель правления Союза операторов технического осмотра Максим Бурдюгов рассказал, что наблюдается сезонное увеличение посетителей на 20%.

Диагностика по фото

Ранее в Минфине рекомендовали самим страховым компаниям самостоятельно установить владельцев с оформленным без диагностической карты ОСАГО и напомнить им об этой обязанности. Однако это требование носит лишь рекомендательный характер.

Единого стандарта оповещения страховой нет. Одни компании выложили на сайт специальную форму, которую нужно заполнить. Другие просят выслать фото диагностической карты и номер полиса на электронную почту. В филиале одной из страховых на вопрос, где найти адрес почты, признались, что точно не помнят, есть ли он там и где, и выслали SMS.

«Важно учесть форму отправляемого оповещения, чтобы у страховой компании была возможность проверить факт и дату прохождения технического осмотра. Рекомендуется высылать на электронный адрес страховой компании коды диагностической карты и обязательно уточнить получение информации адресатом», – посоветовал директор департамента финансовых услуг ГК «АвтоСпецЦентр» Дмитрий Мольков.

Некоторые страховщики стараются предоставить несколько каналов оповещения.

«Наша компания оповещает клиентов через различные каналы коммуникации, напоминая о том, что необходимо предоставить диагностическую карту. В случае если карта у клиента уже есть, он может, не выходя из дома, подгрузить ее скан в личном кабинете, мобильном приложении или отправить по электронной почте», – рассказал директор департамента андеррайтинга и управления продуктами страховой компании «Согласие» Андрей Ковалев.

«АльфаСтрахование», в свою очередь, предлагает воспользоваться специальной формой на сайте компании, обратиться за помощью в чат в мобильном приложении или в филиал компании. Есть и такие страховщики, которые не требуют специально извещать о

получении диагностической карты. Главное, чтобы информация о ней была в базе ЕАИСТО.

Нет карты – выставят счет

Отсутствие техосмотра может привести к серьезным последствиям, предупреждает ведущий юрист Европейской юридической службы Орест Мацала. Если по договору ОСАГО, заключенному без представления диагностической карты либо свидетельства о прохождении технического осмотра, произошел страховой случай, то к страховщику, осуществившему страховое возмещение по такому договору, переходит право регрессного требования потерпевшего к лицу, причинившему вред. То есть виновник ДТП должен будет выплатить страховую сумму в размере осуществленного потерпевшему страхового возмещения.

«Помните, что, если вы не прошли ТО, а полис действует, страховая компания вправе обратиться в суд и потребовать расторжения договора», – отметил заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков (РСА) Сергей Ефремов. При этом в РСА пока не знают, какой будет судебная практика со страхователями с полисами ОСАГО без диагностических карт.

«Что-то порекомендовать не представляется возможным, так как последствия описаны достаточно однозначно. Либо вы выполнили требование закона, либо будьте готовы претерпеть все правовые последствия», – пояснил Орест Мацала.

«Полис не прекращает свое действие»

Что делать, если автовладелец не успел оформить диагностическую карту до 31 октября? Покупать новый полис? Вовсе нет.

«Полис не прекращает свое действие. Это как в случае, когда полис еще действует, а ТО закончился. Если у вас в период до прохождения ТО не случилось страхового события, вам просто везет. Если же оно произойдет и вы будете виновным, то страховая вправе возложить на вас возмещение убытка», – прокомментировал Сергей Ефремов.

Таким образом, если страхового случая не было, карту можно сделать и в ноябре. В этом случае полис продолжит действовать и авто владельцу регресс не грозит.

Если же покупать новый полис после 31 октября, то без прохождения техосмотра его попросту не смогут оформить – при расчете КБМ из базы ЕАИСТО подтягивается информация о прохождении ТО.

Карты обещают дальнюю дорогу

А если попробовать купить карту по-быстрому, без осмотра автомобиля? Тем более что в интернете множество объявлений «ТО за 5 минут». Вежливые девушки-операторы уверяют, что всё это «легально, официально, с занесением в базу и что компания является агентом крупнейших страховых».

Достаточно отправить им на почту фото СТС, указать пробег и марку шин. Сама диагностическая карта-пятиминутка стоит в среднем 800 рублей.

Разумеется, речь не идет об официальных СТО, указанных на сайте Российского союза автостраховщиков. Там, по крайней мере по телефону, наотрез отказываются делать ТО удаленно, без показа машины. И предупреждают, что техосмотр, сделанный таким путем, может легко исчезнуть из базы ЕАИСТО через пять дней. В страховых такой метод тоже не приветствуют.

«Мы советуем быть очень осторожными, если вы получаете карту без прохождения техосмотра с помощью посредников. Работа операторов техосмотра без аккредитации отнесена к незаконному предпринимательству и карается крупным штрафом либо арестом. А в следующем году должна стартовать масштабная реформа техосмотра, и тогда за отсутствие диагностической карты или приобретение нелегальной карты автомобилистам будет грозить штраф», – подчеркнули в страховой компании «Согласие».

В Российском союзе автостраховщиков предупреждают об уголовной ответственности. Если автовладелец просто купит диагностическую карту и известит страховую, та не будет проверять подлинность документа.

«Всё на совести оператора ТО и автовладельца. Если фальсификация потом выяснится, то автомобилисту могут предъявить ст. 327 УК РФ «Подделка документов», – рассказали в РСА.

<https://iz.ru/1080297/evgenii-bagdasarov/karta-polis-bet-avtovladelcam-vykatiat-schet-za-otsutstvie-tekhosmotra>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, ЕКАТЕРИНА МАКСИМУШКИНА; 2020.30.10; АГРЕГАТОР ТАКСИ DIDI НАЧАЛ НАБОР ВОДИТЕЛЕЙ В 15 РОССИЙСКИХ ГОРОДАХ; УЧАСТНИКИ РЫНКА ПРОГНОЗИРУЮТ ВОЙНУ ЗА КЛИЕНТА

Агрегатор такси DiDi, принадлежащий китайской компании Didi Chuxing, начнет работу в 15 новых городах в России, сообщил «Ведомостям» представитель российского офиса «Диди мобилити рус». В конце августа сервис запустился в Казани.

С 30 октября компания начнет регистрацию водителей в Белгороде, Брянске, Владимире, Курске, Липецке, Рязани, Тамбове, Твери, Туле, Ижевске, Набережных Челнах, Оренбурге, Пензе, Чебоксарах и Йошкар-Оле. Сроки запуска приложения для пользователей в этих городах в компании не раскрывают. «Открытие регистрации для водителей означает, что мы точно запустимся в этих городах», – подтверждает представитель сервиса. Комиссия для водителей (процент от стоимости поездки, который забирает агрегатор) была повышена с 5 до 9,5%, уточняет ее представитель.

«Didi вышел на рынок по стратегии «скидок и субсидирования». На фоне их действий казанский рынок вырос по количеству поездок. Такая стратегия позволила им стать игроком номер два в Казани», – говорил недавно на телеконференции с инвесторами финансовый директор сервиса-конкурента «Яндекс.Такси» Евгений Сендеров. Но «Яндекс» по-прежнему осуществляет больше всех поездок в этом городе. Комиссия компании составляет около 13%, сообщил источник «Ведомостей» на казанском рынке такси.

«Стоимость стандартной поездки в «Диди» в Казани примерно такая же, как у конкурентов. Просто на этапе запуска в России они использовали различные акции, как бы «покупая» и водителей, и пассажиров, – это бесплатные поездки по пятницам, скидки на поездки для впервые воспользовавшихся приложением пассажиров, более высокий гарантированный заработок для водителей. Сейчас «Диди» уже отказался от части этих акций», – говорит руководитель центра компетенций Международного евразийского форума «Такси» Станислав Швагерус.

Рынок такси в пандемичный 2020 год набирает темпы роста. «Ситимобил» отчитался о росте числа поездок в III квартале в 4 раза по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. – до 50 млн. У «Яндекса» в июле – сентябре число поездок увеличилось на 24% в годовом выражении. Выручка компании, относящаяся к сегменту такси (в том числе фудтех-направление), за девять месяцев года увеличилась в 1,5 раза до 45,31 млрд руб., составив почти треть общей выручки холдинга.

«Яндекс.Такси» в целом уверено в своих конкурентных преимуществах и стратегии на рынке, говорит его представитель Ася Паноян. «У нас есть четкий план, как сохранить лидерские позиции, сосредоточившись на отличном клиентском сервисе и поддержке высокого уровня доходов партнеров и водителей, используя весь мультибрендовый потенциал», – сообщает она.

«Мы считаем, что конкуренция – это хороший драйвер развития для всей отрасли. Приход в Россию международного игрока потребует от нас еще более тщательно работать над улучшением своего сервиса. В конечном счете это хорошо для всех: пассажиров,

водителей и таксопарков», – заявил представитель «Ситимобила» (добавив, что, по подсчетам компании, 2-е место на рынке Казани занимает все же «Ситимобил»).

«Китайские компании известны своей агрессивной ценовой политикой не только в области такси, но и в других отраслях. В среднесрочной перспективе выход китайского агрегатора, вероятно, обострит конкуренцию в массовых сегментах. Поэтому сейчас задача массовых игроков – не пустить новичка на рынок с наскока», – передал «Ведомостям» через **пресс-службу** генеральный директор Gett в России Анатолий Сморгонский. При этом для самого Gett, который все больше сосредоточивается на b2b-перевозках и классах повышенной комфортности, приход «Диди» не угроза. «Это потенциальная возможность расширить список партнеров в перевозках эконом-класса», – уверяет Сморгонский.

В агрегаторе «Везет» называют подход китайского конкурента краткосрочной «войной за клиента» и не готовы пока строить прогнозы о его экспансии. «Каждый регион нашей страны имеет свои особенности и требует разных подходов. Мы развиваем технологическую платформу, собственные колл-центры и партнерские отношения с водителями. Для нас по-прежнему самый главный конкурент – это личный автомобиль», – сообщил «Ведомостям» представитель «Везет».

«Выход «Диди» на рынок в РФ напоминает запуск Bolt (эстонский агрегатор такси и электросамокатов) в Санкт-Петербурге – тогда компания с большим объемом капитала и хорошими технологиями вышла на новый рынок и завоевала высокую долю благодаря значительным инвестициям. Но, постепенно сокращая инвестиции, Bolt снизила долю практически до нуля уже примерно через два года работы», – рассказал еще один источник «Ведомостей» на таксомоторном рынке.

С ним согласен Швагерус. «Видимо, стратегия китайского агрегатора заключается в завоевании аудитории за счет больших инвестиций. Местные рынки в областных центрах почувствуют временное изменение с приходом нового игрока на три месяца – полгода. Водителей привлекут доплаты, пассажиры будут с удовольствием пользоваться бесплатными поездками. Но, как показала работа в Казани, компания применяет все те же инструменты, механизмы и бизнес-модель, что и другие агрегаторы, у них нет уникального или более совершенного, чем у других, программного обеспечения», – объясняет Швагерус.

Помимо Китая и России DiDi работает еще в восьми странах, в том числе в Бразилии и Мексике, а количество пользователей сервиса составляет 550 млн человек. Кроме такси компания предоставляет услуги по прокату велосипедов, доставке еды и логистике. В первой половине 2021 г. DiDi планирует провести IPO на Гонконгской фондовой бирже, сообщило 20 октября агентство Reuters со ссылкой на источники. Во II квартале 2020 г. основанная восемь лет назад компания наконец стала приносить прибыль – и руководство DiDi решило начать подготовку к листингу. Компания может быть оценена в \$60 млрд, говорят аналитики.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/10/29/845205-agregator-taksi>

РБК; АСЯ ЗУЙКОВА; 2020.29.10; ГОРЕ ОТ УМА: СТОИТ ЛИ БОЯТЬСЯ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ «УМНЫХ» ГОРОДОВ; ПОЧЕМУ И ЗАЧЕМ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ДАННЫЕ О ЖИТЕЛЯХ И КАК ЭТО МОЖЕТ ПОВЛИЯТЬ НА ИХ ЖИЗНЬ

Об эксперте: Владислав Бутенко, руководитель глобального сектора «Развитие городов» BCG.

Мегаполисы по всему миру начали преобразовываться в соответствии с концепцией «умных городов» задолго до распространения COVID-19. Накопились проблемы, которые уже невозможно решить, опираясь на имеющуюся инфраструктуру. Население продолжает

расти, пробки наносят ущерб экономике и здоровью жителей, аномальные погодные явления угрожают парализовать жизнь целых городов.

Пандемия послужила лишь катализатором развития такого рода проектов и обострила потребность в сборе и анализе данных. Приходится в режиме реального времени контролировать соблюдение мер безопасности и оценивать эффективность решений, направленных на борьбу с коронавирусом.

Большие данные против коронавируса: 24 модели окончания пандемии

Согласно исследованию РВК и Института национальных проектов, большинство россиян не против сбора государством информации об их контактах для выявления потенциально зараженных коронавирусом. Возможным они считают и использование правоохранителями алгоритма распознавания лиц для обеспечения безопасности. Так ответили 66% и 76% опрошенных.

Многие страны уже используют приложения, отслеживающие местоположение и контакты инфицированных. Такие решения требуют масштабного сбора и совместного использования данных. И несмотря на их неоднозначность, как говорит мой коллега Массимо Руссо в своей статье «The Risks and Rewards of Data Sharing for Smart Cities», невозможно отрицать не только фундаментальные сложности в обмене информацией, но и его важность для будущего.

Зачем еще городам нужны данные

Управление данными поможет городам прогнозировать потребности жителей, понимать основные «болевые точки» и использовать эту информацию для приоритезации направлений развития «умного города» и, следовательно, эффективного планирования бюджета.

Например, в районе Hudson Yards в Нью-Йорке используется микросеть для моделирования будущих потребностей жителей в энергии. Помимо своей основной функции, микросеть собирает данные о моделях использования тепла и электроэнергии.

Прогноз будущего потребления поможет со временем снизить энергопотребление, что позволит существенно сократить расходы бюджета по этому пункту.

Понимая ценность таких технологий, многие города инвестируют в проекты, в рамках которых партнеры будут интегрировать данные из множества разных источников. Учитывая масштаб программ и требования к обработке потоков информации, города активно сотрудничают с технологическими компаниями. Сегодня существует множество приложений, созданных в результате совместной работы государства и бизнеса. Например, навигационное приложение Waze's Connected Citizen Program работает со многими городами, включая Нью-Йорк, и позволяет обмениваться данными о загруженности дорог с информацией государственного сектора.

Что такое «умные» дороги и как будет выглядеть цифровой транспорт

Частным компаниям такое сотрудничество не менее выгодно, и дело не только в получении госзаказов. Технологии, работающие с данными, позволят прогнозировать поведение клиентов и получать информацию о конкурентах. Наконец, они нужны компаниям для внедрения своих изобретений: для создания высокоэффективных гаджетов и приложений они должны получать доступ к большому количеству данных. Например, крупный разработчик решений в области «умного города», китайская компания Huawei, сотрудничает с сотнями партнеров для доступа к данным.

BCG изучила около 75 приложений «умных городов», которые используют сведения из нескольких источников, включая подключенное оборудование (приложения «Интернета вещей» или «IoT»). Почти половине из них необходим доступ к различным платформам и базам. Так, приложение для резервирования парковочного места в одном из городов объединяет информацию о количестве свободных мест, загруженности дорог, погоде и предстоящих массовых мероприятиях, чтобы определить актуальную стоимость. Анализ

еще большего числа потенциальных приложений будущего показал, что доступ к широкому спектру хранилищ данных потребуется еще 40% подобных разработок.

Как данные могут помочь жителям городов

Технологии, работающие с данными, способны существенно улучшить нашу жизнь, но по-прежнему вызывают опасения риски нарушения конфиденциальности и утечки.

Скажем, должна ли информация о состоянии здоровья быть доступной органам власти или частным компаниям? Многие будут против этого. Но предположим, что обобщенные медицинские сведения необходимы для ограничения загрязнения воздуха предприятиями и личными авто. В этом случае люди менее категоричны. Так, в городе Луисвилл (штат Кентукки, США) запустили проект, в рамках которого данные, полученные от интеллектуальных ингаляторов от астмы, использовались для мониторинга воздействия загрязнения воздуха на здоровье граждан.

«Гринпис» выпустил инструкцию по борьбе с загрязнением воздуха

Кроме того, такие сведения помогут создавать системы персонифицированной медпомощи. Например, в Сеуле тестируют пилотный проект, в рамках которого с помощью датчиков движения и данных о потреблении электроэнергии отслеживается происходящее в доме одиноких пожилых людей. Компьютеры выявляют изменения в их повседневных привычках и предупреждают соцработников в случае явной необходимости помочь (например, если человек внезапно становится намного менее активным, чем обычно).

В будущем рекомендации по поддержанию хорошего самочувствия могут быть персонализированы на основе состояния здоровья каждого человека, а также по мере старения сопровождаться отслеживанием его деятельности. Вместо того, чтобы «привязывать» человека к больнице, можно обеспечить ему уход дома, что сделает людей старшего поколения более независимыми.

Помимо этого, с помощью данных можно создавать индивидуальные предложения по работе, рассчитывать стоимость и условия страховки с учетом поведения водителя на дорогах.

Уже сегодня транспортные приложения используют данные камер, датчиков парковки и телематики для определения районов высокой загруженности. Так, в Остине (Техас, США) оптимизируются сигналы светофоров, в Лондоне динамически устанавливаются тарифы на проезд, в Сан-Франциско реализуется умная система оплаты парковки. В будущем города смогут, ориентируясь на реальную дорожную обстановку, поддерживать оптимальную мобильность, изменяя тарифы в реальном времени.

Обратная связь: как работает система «умного» города во Франции

«Умные технологии» позволят городам создавать удобные условия для жизни всех слоев населения. Например, в Калькутте (Индия) создан сервис, который с помощью геокодирования дает жителям трущоб доступ к государственным услугам, возможность открывать банковские счета, регистрироваться для участия в голосовании. В Лондоне Google совместно с городским обществом слепых помогает людям с нарушениями зрения ориентироваться в транспортной сети города, используя маяки для передачи звуковых инструкций через приложение для смартфонов. А в округе Джонсон в Кентукки разработан алгоритм, предсказывающий риски рецидива у заключенных с проблемами психического здоровья.

Горожане осознают пользу от подобных технологий и, несмотря на осторожность, в основном готовы делиться своими данными.

В опросе, проведенном в 2019 году агрегатором данных Axiom (ныне LiveRamp Holdings), более 80% респондентов заявили, что обеспокоены сбором личной информации, но при этом 58% готовы идти на компромиссы в каждом конкретном случае, оценивая значимость той или иной услуги.

Как города обмениваются данными

Эксперты VCG исследовали подходы к управлению данными в 30 «умных городах» и определили три основных категории обмена.

В рамках города

Разрабатываются открытые платформы и каталоги, чтобы департаменты и учреждения имели лучшее представление о том, какие данные доступны. Примерно у 40% исследованных «умных городов» есть открытые платформы с интегрированными серверными базами данных, позволяющими доступ внешним приложениям. Еще 15% указали построение внутреннего взаимодействия как приоритетное направление своих планов в области цифрового развития.

С коммерческими компаниями

Это делается, чтобы стимулировать инновации. В Амстердаме и Сан-Франциско, например, проводятся программы Startup in Residence, в ходе которых молодые компании получают ресурсы и доступ к необходимой информации, благодаря чему разрабатывают решения для госсектора. В Барселоне в рамках проекта iCity более 70 зарекомендовавших себя компаний работают над созданием социальных приложений.

Есть и менее удачные примеры. В Торонто был заключен договор с Sidewalk Labs, дочерней компанией Google, для реализации пилотного проекта «умного города» в районе Куэйсайд. Согласно нему компания отвечала за сбор и анализ всех данных с датчиков. Это партнерство вызвало оживленные общественные дискуссии, которые в итоге стали одной из причин закрытия проекта в начале этого года.

Квартал будущего: почему закрылся проект инновационного кластера в Канаде

Городам необходимо решить, стоит ли уступать права на использование данных третьим сторонам, и обдумать потенциальные проблемы, которые могут возникнуть при передаче больших объемов информации о гражданах коммерческим структурам.

С общественностью

Изначально города стали разрабатывать общественные платформы обмена данными, чтобы повысить прозрачность. Сейчас частным лицам открывают доступ, чтобы они могли беспрепятственно создавать цифровые решения.

Кроме того, необходимо уведомлять общественность об управлении сведениями и защите конфиденциальности. Например, в Барселоне разработали проект DECODE, который предоставил жителям возможность самостоятельно контролировать обмен личными данными. С помощью него можно, например, разрешать доступ к данным о передвижениях службам общественного транспорта, а от страховых или рекламных компаний скрывать их.

Проблемы совместного использования

Ценность данных сегодня измеряется в миллиардах долларов, и те города, которые будут эффективно их использовать, смогут существенно повысить свою инвестиционную и социальную привлекательность. Но чтобы система работала без сбоев, нужно решить ряд проблем.

Разобщенность отдельных баз

Во всех исследованных VCG открытых платформах сам город является центром сбора, обработки и хранения широкого спектра данных. При таком подходе встает вопрос соответствия уровня квалификации и масштаба. Нужно ли всем городским властям становиться экспертами в области технологий и данных по мере роста их объема? Одним из решений может стать выделение независимого оператора, который сможет предложить общие подходы к их структурированию.

Обеспечение безопасности

В первую очередь, нужно внедрять алгоритмы для обеспечения различных уровней доступа и безопасности. Некоторые «умные города» уже разработали подобные схемы. Открытая платформа Амстердама может использоваться кем угодно, но доступ к некоторым пакетам данных ограничен с помощью функционала идентификации и

авторизации. Программы для транспортной системы Нью-Йорка требуют бесплатной регистрации ключа, чтобы город мог отслеживать использование данных.

Управление качеством и контроль

Этот вопрос касается всех областей совместного использования данных – внутри системы, с партнерами и общественностью. Он, вероятно, потребует разработки нормативно-правовой базы на государственном уровне, чтобы избежать запутанной системы отдельных муниципальных решений.

Конфликты между выгодой и неприкосновенностью частной жизни

Чем более открыты и подробны используемые данные, тем больше беспокойства они вызывают. Модели совместного использования данных и управления ими исследуются различными организациями, такими как GovLab Нью-Йоркского университета или Институт открытых данных в Великобритании. В Сингапуре принципы совместного использования данных уже прописали. Вероятно, и другим «умным городам» потребуется разработать новые или скорректировать существующие правила и инструкции, определяющие, что, когда и с кем можно совместно использовать.

Как решаются эти проблемы

Несмотря на то, что города находятся на разных стадиях развития обмена данными, намечается общая тенденция к их объединению и совместному использованию как внутри системы городских властей, так и с участием внешних партнеров. Но вопросы безопасного использования собранной информации по-прежнему актуальны.

«Умные города» по всему миру сегодня много работают над защитой персональной информации – как в ИТ-сфере, так и на законодательном уровне. Так, компания Hitachi разрабатывает метод, который позволяет использовать данные в зашифрованном виде. Интерпретировать их могут только их владельцы, у которых есть пароль шифрования, и это позволяет анализировать сведения без нарушения конфиденциальности. Hitachi также предложила безопасную технологию обработки изображений с городских камер видеонаблюдения. Она позволяет собирать данные об уровне скопления людей на железнодорожных станциях, используя значки, указывающие направление движения людей, и не собирает их изображения.

Как нейросети следят за нами?

Решать проблемы масштабного сбора и анализа данных городам, можно сказать, жизненно необходимо. Эффективное управление ими позволит расширить доступ к городским услугам, улучшить экономическую конкурентоспособность и взаимодействие с общественностью, повысить уровень безопасности и экологической устойчивости для жителей и туристов.

Хотя будущее не определено, уже сегодня можно смело сказать, что «умные города» – это не про мир Оруэлла, а про общество и пространство, ориентированное на человека, где каждый получает выгоду от обмена информацией, а синергетический эффект позволяет формировать ценность там, где раньше это было просто невозможно.

И в следующий раз, когда вы увидите, что где-то пропала пробка, а где-то возникло новое городское пространство или школа, знайте, что это произошло благодаря обмену информацией.

Что известно про Эйкон-сити?

Город строят в 100 км от Дакара, столицы Сенегала. Певец вдохновлялся Вакандой – вымышленной африканской страной из блокбастера «Черная пантера». В ней живут супергерои Вселенной Marvel.

Так выглядит Ваканда в кино

Изначально площадь будет составлять 55 га (0,55 кв. км), но потом вырастет до 500 га (5 кв. км). Для сравнения: площадь аэропорта Шереметьево – 0,48 кв. км.

Эйкон-сити будет работать на солнечной энергии. Город будут окружать искусственные острова и экологичные курорты. Внутри планируют порт для круизных судов, небоскребы

с апартаментами и бизнес-центрами, торговые центры, кондоминиумы, больницу, университет. У города даже будет своя криптовалюта – Acoin. Эйкон также пообещал, что до Эйкон-сити можно будет добраться за 1-2 часа из любой точки Африки. При этом обычный перелет из Найроби в Дакар занимает более десяти часов.

Строительство планируют завершить к 2023 году при поддержке правительства Сенегала. Власти рассчитывают, что это поможет привлечь в страну инвестиции. Сам же Эйкон заявляет, что город откроет новые возможности для всех афроамериканцев, сталкивающихся с расовой дискриминацией.

За реализацию отвечает американская консалтинговая и инженерная компания KE International, а главным архитектором выступил Хусейн Бакри из Абу-Даби. Это вызвало негатив со стороны сенегальских архитекторов, которым даже не предложили участие в проекте. Впрочем, позже Эйкон посоветовался с местным главой архитектурного надзора и внес изменения по его совету. Другой вопрос – сколько энергии уйдет на охлаждение домов из стекла и бетона посреди пустыни, где обычная температура – выше 40 °С?

Стоимость проекта оценивают в \$6 млрд, и, по словам создателя, треть суммы от инвесторов они уже получили. В будущем они планируют продавать концепцию Эйкон-сити по модели франшизы, надеясь, что это «определит новую парадигму дизайна и архитектуры для Африки».

Эйкон – это африканский Маск?

Эйкон родился в США, в семье сенегальцев. Он активно выступает в поддержку бедных африканских стран, которые полностью зависимы от Запада.

Эйкон-сити – не первый амбициозный проект звезды R&B. В 2014 он объявил о создании благотворительной инициативы Lighting Africa («Освети Африку»), совместно с Samba Bathily и Thione Niang. Ее целью было обеспечить африканские города солнечной энергией. Для этого планировали построить автономные электростанции и установить на улицах фонари. Как утверждают создатели проекта, он помог более 32 млн человек в 25 странах. Однако в 2015 году Эйдона обвинили в том, что он манипулирует африканскими лидерами, чтобы добиться от них финансирования своих проектов.

В 2018-м Эйкон запустил Acoin – собственную криптовалюту, привязанную к смартфонам через приложение. Она должна была объединить африканских предпринимателей и стать самой «стабильной альтернативой валютой по всей Африке». Однако уже на первом этапе проект столкнулся с непреодолимыми трудностями: у большинства африканцев крайне низкий уровень доходов, а смартфоны есть только у трети населения. Майкл Кимани, председатель Blockchain Association в Кении, отклонил Acoin из-за невозможности ее внедрения.

Проекты Маска еще амбициознее, часто сталкиваются с техническими трудностями и не укладываются в сроки. Но все же они жизнеспособны, приносят немалую прибыль и самое главное – задают мировые тренды.

Продажи электромобилей Tesla к 2020-му превысили 1 млн. По состоянию на 1 июля компания стала самой дорогой среди автопрома, обогнав Toyota с капитализацией в \$209 млрд. Благодаря Маску электромобили стали массовым трендом, а аккумуляторы – раньше самый дорогой их компонент – упали в цене почти в десять раз: до \$135 за кВт/ч.

Благодаря компании SolarCity тысячи американцев обеспечивают дома энергией, арендуя солнечные панели для крыши и экономя от \$30 в месяц. Солнечные панели используют в сети супермаркетов Walmart и даже ВВС США.

Наконец, в рамках подготовки к отправке экспедиции на Марс SpaceX Маска уже провела успешные запуски собственных ракет-носителей Falcon. В 2009 году она стала первой частной компанией, отправившей на орбиту искусственный спутник, в 2012-м – пристыковавшей собственный корабль к МКС, а в 2020 году – отправившей к ней пилотируемый корабль с космонавтами.

Прототип корабля SpaceX Starship, который должен доставить людей на Марс, успешно совершил второй тестовый «прыжок». На 2022 год запланирована отправка 200 т груза, а на 2024 год – первых колонистов.

Эйкона можно сравнить еще и с Биллом Гейтсом – и снова не в пользу первого. Бывший глава Microsoft, в рамках своего благотворительного фонда, активно инвестирует и реализует гуманитарные проекты в Африке. В их числе – вакцинация от полиомиелита, системы для очистки воды и переработки отходов.

Как может выглядеть город будущего?

В Африке уже есть аналог Эйкон-сити: город Мвале в Кении. Это медико-технологический центр, принадлежащий компаниям из США и оцениваемый в \$2 млрд. Строительство планируют завершить в конце этого года, сейчас построено около половины.

Мвале будет обслуживать собственная электростанция на 144 МВт, которая будет работать на солнечной энергии. Все отходы будут перерабатываться в возобновляемые источники энергии. Вокруг медико-технологического центра разместят гольф-курорт с 4 800 частными резиденциями, аквапарк площадью 140 тыс. кв. м, туристические деревни. В Мвале обещают огромный конференц-центр и собственный аэропорт, от которого в город ведет канатная дорога.

Когда город достроят, в медицинском центре смогут разместиться 12 тыс. пациентов, а работать в нем будут работать до 20 тыс. человек. Еще 10 тыс. ученых и инженеров станут сотрудниками технологического парка. Предполагается, что они будут заняты исследованиями в области медицины и биотехнологий.

Дома местных жителей модернизируют, оснащая современными коммуникациями. Жители могут сдавать их рабочим и получать деньги с аренды. К моменту завершения строительства земля, которой они владеют, вырастет с \$1,5 тыс. до \$30 тыс. за один акр (4 тыс. кв. м).

Дубай – пример того, как можно собрать все технологии в одном месте. Город занимает первое место в мире по доле прямых иностранных инвестиций и научно-техническому обмену в секторе высоких технологий, таких как искусственный интеллект и робототехника. Власти Дубая первыми закупают самые передовые технологии – вроде дронов, беспилотников, роботов, летающих мотоциклов, 3D-печати, интернета вещей. Причем зачастую еще на стадии тестов.

В рамках стратегии Smart Dubai внедрили объединенную интеллектуальную систему для 50 городских служб, сэкономив \$1,2 млрд.

В рамках Dubai Blockchain Strategy 2020 реализовали 24 проекта и внедрили криптовалюту в восьми секторах экономики. В итоге рынок блокчейна в Дубае растет на 19% больше, чем в остальном мире.

Фонд Dubai Future Foundation помогает технологичным стартапам и крупным компаниям, сотрудничающим с госструктурами. К 2030 году 25% всех зданий в Дубае будут строить с применением 3D-печати, а 25% полицейских заменят роботами.

Через семь лет между Дубаем и Абу-Даби обещают построить еще один «город будущего»: на проект «Дистрикт-2020» уже выделили \$40 млрд (примерно равно годовому бюджету Москвы). Над проектом работает американское архитектурное бюро Adrian Smith + Gordon Gill Architecture: авторы небоскреба Бурдж-Халифа, а также Trump International Hotel and Tower в Чикаго. Все здания будут построены по новейшим энергосберегающим технологиям, а на крышах разместят солнечные панели. Проект планируют завершить уже в следующем году.

Сингапур – другой пример города будущего, который возник благодаря экономическому чуду **премьер-министра** Ли Куан Ю. Только здесь во главу угла ставят не технологии, а пользу и комфорт горожан. Город поделен на 5 секторов, каждый из которых обладает полноценной инфраструктурой и удобной транспортной системой. Что-то подобное хотел

создать инженер Ильдефонс Серд в конце XIX века в Барселоне, строя замкнутые квадратные кварталы района Эшампле. Но до конца воплотить замысел так и не удалось. Интеллектуальная транспортная система работает автоматически, подстраиваясь под трафик и пешеходов.

В Сингапуре – один из лучших аэропортов в мире, которые 400 раз награждали за архитектуру и инженерное решение. Внутри расположен тропический сад с водопадом, есть все виды сервиса – от парикмахерской до SPA-салона.

Уникальный ботанический комплекс Gardens by the Bay оснащен экосистемой, которая собирает дождевую воду и перерабатывает ее в энергию.

Подписывайтесь также на Telegram-канал РБК Тренды и будьте в курсе актуальных тенденций и прогнозов о будущем технологий, эко-номики, образования и инноваций.

<https://trends.rbc.ru/trends/futurology/5f99b8979a794700321ff541>

ВЕСТИ ВЛАДИМИР; 2020.29.10; ИГОРЬ ИГОШИН ПОДДЕРЖАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА ГОРОХОВЦА

В адрес депутата Госдумы Игоря Игошина пришел ответ от заместителя **министра транспорта – руководителя Федерального дорожного агентства Андрея Костюка**. Тема – строительство обхода Гороховца.

С этой проблемой к депутату обратились жители города. Федеральная трасса буквально режет город пополам и создает для горожан многочисленные трудности. Ответ дорожников, мягко говоря, неутешительный. Дорожники готовы обсуждать эту ситуацию только после строительства федеральной трассы М 12, то есть не ранее 2024 года.

Игорь Игошин, депутат Госдумы:

– Мы работаем с **Росавтодором**, с министерством транспорта РФ, чтобы решить проблему трассы М7в Гороховце. То рабочее решение, которое сейчас продвигает **Росавтодор**, оно в корне неверное, и не учитывает мнение жителей и просто здравую логику – нельзя разрезать город на две части. Надо делать либо объездной маршрут, это недорого, сопоставимо по стоимости с развязками, либо надо сделать как в Вязниках. То есть над трассой М7 отдельная дорога, эстакада, связывающая два района города. Либо то, либо иное решение. Мнение жителей должно быть услышано вместе с главой города, с лидерами общественного мнения, вместе с областью, Заксобранием, мы добиваемся этого решения.

Отметим, Гороховец – один из древнейших городов области. Основан князем Андреем Боголюбским в 1168 году. В нем насчитывается более 100 памятников истории и культуры, 24 из которых – федерального значения. Два года назад Гороховец вошел в предварительный список наследия ЮНЕСКО. Это первый случай, когда такое признание получил моногород. По словам Игоря Игошина, нельзя допустить, чтобы целостность уникального города была разрушена дорогой.

<https://vladtv.ru/politics/116523/>

ВЕСТИ ПЕРМЬ; 2020.29.10; СО СТАКАНОМ НА КРЫШЕ: В ПЕРМИ ПРОШЕЛ КОНКУРС НА ЛУЧШЕГО ТАКСИСТА

В Перми выбирали лучшего таксиста Пермского края, который позже будет защищать честь региона в общероссийском финале в Сочи. Среди организаторов конкурса – федеральный **минтранс** и ГИБДД, так что всё серьезно.

В краевой столице определяют лучшего водителя такси 2020 года. Первое практическое задание – параллельная парковка.

Задания схожи с экзаменом на водительские права, но не без изюминки – так, многие совершали ошибку именно на маневрировании задним ходом.

Всего на конкурс заявилось 18 участников – это водители, у которых есть разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, с водительским стажем не менее 3х лет и отсутствием грубых нарушений ПДД.

Самая зрелищная часть – с наполненным водой стаканом, который ставят на крышу авто. Задание проверяет плавность хода. Большинство участников с заданием справилось.

Также у водителей такси проверили знания правил дорожного движения, истории региона, законодательства о такси, основ устройства автомобиля, основ оказания первой помощи при ДТП.

Цели проведения всероссийского конкурса – повышение уровня профессиональной подготовки водителей такси, популяризация профессии среди молодежи, а также повышение престижа частных перевозок.

Татьяна Зарецкая, руководитель проекта «Лучший водитель такси в России 2020»: «Одно из важнейших условий конкурса – наличие разрешения на провоз пассажиров и багажа. Общественный совет по развитию такси как организатор подчеркивает важность легализации таксомоторной области в целом».

Региональные этапы конкурса «Лучший водитель такси в России-2020» прошли уже в 24 регионах России. Финал состоится весной следующего года в Сочи.

За первое место приз 10 тысяч рублей, за второе – 5 тысяч, за третье – 3 000 рублей.

<https://vesti-perm.ru/pages/4e5252412dec4177927cc1d63fac915d>

ВЕСТИ КРАСНОЯРСК; 2020.29.10; ПРОЕКТ КРАСНОЯРСКОГО МЕТРО СДАЛИ ДОСРОЧНО

Проект красноярского метро сдали досрочно – об этом сообщили в «КрасноярскТИСИЗ». По контракту работы должны были завершить только в декабре этого года, сообщает ГТРК «Красноярск».

Теперь документы подадут в Главгосэкспертизу, первоначальный проект отправляли на доработку. Однако до реализации мечты урбанистов ещё далеко: коронавирус сдвинул планы по строительству метрополитена как минимум на год. На поддержание инфраструктуры недостроенной подземки в этом году выделили 72 миллиона рублей. Согласно контракту работы должны быть выполнены с 1 января до 31 декабря 2021 года.

<https://www.vesti.ru/article/2478463>

РЕН ТВ; 2020.29.10; ДЕШЕВО, НО НЕБЕЗОПАСНО: «СЕРЫХ» ПЕРЕВОЗЧИКОВ МАССОВО ЛИШАЮТ ТРАНСПОРТА

В России нелегальных перевозчиков начали массово лишать транспорта. Только в Москве на спецстоянки отправлено более двух тысяч автобусов и автомобилей с зачатуую переделанными салонами для большей вместительности – ради наживы, но в минус безопасности. И у пассажиров почти не остается выбора: «серый» транспорт буквально захватил все популярные маршруты, а спрос на него подогревают низкие цены на проезд, компенсированные недобросовестными перевозчиками экономией на техобслуживании машин и медосмотре водителей. Подробности – в материале РЕН ТВ.

Они самоотверженно бросают вызов усталости, проводя за рулем по 20 часов в сутки. Они снижают стоимость билетов, чтобы заманить пассажиров. Вот только забывают рассказать, что, возможно, потом придется платить гораздо больше.

В большинстве случаев к такому результату приводит экономия – в первую очередь, на лицензии. По всей стране работает огромное количество нелегальных автопарков, которые не отчитываются ни перед кем – кого и что они выпускают на маршрут.

«Должен быть специалист по безопасности дорожного движения, определенные требования к транспортным средствам, определенные требования к водителям. Это определенных расходов требует. Если ты ничего этого не делаешь, ты находишься в более

выигрышной финансовой ситуации», – отмечает президент Московского транспортного союза Юрий Свешников.

Одни работают без лицензии, другие переделывают салон, чтобы увеличить количество посадочных мест, забывая о безопасности. У каждого свои нарушения. Но приговор инспекторы **Ространнадзора** выносят на месте – отправляют машины в своеобразную автотюрьму.

Москва – Воронеж, Москва – Пенза, Москва – Ростов-на-Дону – вот одна из столичных штрафстоянок, куда попадают автобусы, владельцы которых выпускают их на маршрут без лицензии или с другими серьезными нарушениями. Здесь их около 50, но в общей сложности счет идет на тысячи. А штрафов, которые предстоит оплатить, на миллионы.

Кто-то бросает технику здесь, кто-то выкупает. И снова ставит в рейс. Ведь спрос не падает: билеты дешевле, чем у лицензированных перевозчиков.

«Сказать, что эти пассажиры не знают, что они идут на риск, это просто неправда. Понимают, что он играет в некоторую рулетку. А что делать? Зато дешево», – говорит директор Института экономики транспорта и транспортной политики Михаил Блинкин.

Мы решили это проверить. Автостанция «Котельники». Пассажир собирается ехать в Махачкалу. В пути проведет больше 30 часов. И понятия не имеет, в каком состоянии автобус, водитель и есть ли у владельца лицензия.

«У нас свои ребята, которые годами ездят. Уверенные ребята. С ними и ездим», – говорит он.

А вот и те самые свои ребята – сразу пять автобусов готовятся к рейсу. Пытаемся выяснить, как обстоят дела с лицензией.

Кто водитель, кто нет, сразу и не разберешь. В какой-то момент появляется «самый главный», показывает лицензию на имя другого самого главного. Какой из пяти автобусов к ней относится, в общем шуме голосов выяснить так и не удалось. Из диалога с перевозчиками:

– И страховка у вас есть?

– Да, у нас все есть.

– Каждый пассажир застрахован? А на какую сумму?

– Это как ты уже с судьей договоришься.

Такова политика лицензированного перевозчика. Но шанса договариваться и даже вообще разговаривать может и не быть, когда усталость водителя даст о себе знать или не сработают изношенные тормоза автобуса. Только в этом году, по данным ГИБДД, в авариях с участием автобусов погибло более 600 человек, около 13 тысяч получили травмы.

<https://ren.tv/news/v-rossii/765919-deshevo-no-nebezopasno-serykh-perevozchikov-massovo-lishaiut-transporta>

1 КАНАЛ; АЛЕКСАНДР ЛЯКИН; 2020.29.10 ;В МОСКВЕ ИЩУТ УПРАВУ НА КЛИЕНТОВ КАРШЕРИНГА ЗА ЕЗДУ БЕЗ ПРАВИЛ

Каждое десятое пьяное ДТП в Москве – с участием машин каршеринга. А всего в столице аварий с авто-на-прокат – за неполный год – более 4000. Такие неутешительные цифры заставляют представителей отрасли задуматься. Автоэксперты уверяют: проблем – целый комплекс. И главное – ощущение безнаказанности: машина не своя, ремонт не делать. А некоторые и вовсе ухитряются водить анонимно.

Человек за рулем каршеринга – это еще одна категория водителей, к которым на дороге стали относиться с опаской. От них можно ожидать чего угодно: например, на этих кадрах виновники ДТП просто бросают машину и убегают.

А этот водитель прячет лицо после смертельной аварии. Машина каршеринга столкнулась со скорой, вылетела на тротуар и сбила женщину. После таких ДТП виновных всегда

проверяют на алкоголь, для водителей машин с поминутной оплатой это особенно актуально.

«Каждое десятое пьяное ДТП в Москве совершается с участием именно автомобилей каршеринга. Мы можем пойти по пути, чтобы автомобили каршеринга оснащать алкозамками, но в обмен мы должны дать отрасли какие-то преференции, если они готовы тратить средства на оборудование своего автопарка», – отмечает председатель комиссии Мосгордумы по безопасности, спорту и молодежной политике Кирилл Щитов.

Автоэксперты говорят, что в России проходит своего рода масштабный социальный эксперимент. Дело в том, что наша страна в числе мировых лидеров по количеству автомобилей каршеринга – миллионы людей получили легкий доступ к вождению машин, которые они не покупали за свои деньги, а значит и опыт вождения у многих из них совсем небольшой.

«Это достаточно молодые люди – горячие, кипит кровь. Нет опыта, нет страха, что это своя машина», – поясняет автоэксперт Александр Шумский.

И что еще важно – появилась возможность выбирать машину из множества моделей, некоторые из которых требуют от водителя более высокой квалификации.

Выбор машины для поездки на каршеринге не всегда рациональный. Это как раз тот случай, когда многие могут позволить себе немножко больше: более мощный двигатель и более престижную модель. И тогда обычная поездка превращается в тест-драйв. Драйв – и звучит-то уже по-другому. И вот уже скорости незаметно растут, и даже тормозить перед лежащими полицейскими не всегда успеваешь.

А тут еще в приложении тикают минуты, и водитель понимает, что чем быстрее он придет, тем меньше заплатит за поездку. К тому же платить за ремонт подвески и износ тормозов будет компания, а не водитель. И вот в потоке машины каршеринга движутся быстрее, а их маневры небезопасны для окружающих.

«Появляется стимул чуть резче себя вести, чуть активнее, может быть, менее безопасно. И, к сожалению, это относится ко многим водителям, тем более молодым водителям», – поясняет психолог Николай Карпов.

А еще есть проблема поддельных аккаунтов, когда за рулем сидит по сути анонимный водитель, который чувствует свою полную безнаказанность. Все эти проблемы известны менеджерам каршеринговых компаний, и они готовы искать варианты их решения. Вводятся новые методики определения, кто именно сидит за рулем, в ночное время водителей тестируют на концентрацию и внимательность, а также применяют технические методы контроля того, насколько безопасно едет машина.

«Все наши автомобили оборудованы системами телематики, которые позволяют нам в режиме реального времени видеть, где находится наш автомобиль, с какой скоростью он передвигается, и любые отклонения от ПДД и условия эксплуатации в соответствии с договором», – рассказывает PR-директор каршеринговой компании Ульяна Смольская.

«Тех, кто вообще плюет на ПДД, надо наказывать, отстранять. Да, компаниям, которые занимаются каршерингом, это невыгодно, это конкурентный рынок: никого не хочется отстранять. Но безопасность – это все-таки очень важный фактор», – отмечает автоэксперт Александр Шумский.

Ну а пока на территории одной только Москвы за 9 месяцев этого года зарегистрировано 4143 ДТП с участием каршеринговых машин – пять человек погибло и 148 получили ранения.

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-29/395862-v-moskve-ischut-upravu-na-klientov-karsheringa-za-ezdu-bez-pravil>

1 КАНАЛ; КОНСТАНТИН ПАНЮШКИН; 2020.28.10; В РОССИЙСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЗАВЕРШИЛАСЬ ЭРА ЛЕГЕНДАРНОГО СОВЕТСКОГО САМОЛЕТА ТУ-154

Сегодня самолет этого типа совершил последний полет. Легендарный Ту или, как его ласково называли и летчики, и пассажиры – «тушка», был в советское время самым массовым и быстрым самолетом, его любили за надежность и легкость в обслуживании.

Но приходит время новых машин, им только предстоит проделать такой же исторический путь, как Ту. А сегодня единственный из оставшихся в гражданской авиации России 154-й вылетел из якутского города Мирного в Новосибирск, на борту находились 140 человек.

Последний гражданский Ту-154 в России летал на Севере. Он соединял город Мирный в Якутии с крупными региональными центрами, Иркутском и Новосибирском. Финальным стал плановый рейс. Полет отличился лишь неожиданным заходом на круг над аэродромом города Мирный.

Так экипаж 154-ки попрощался. Лайнер должен был облететь еще и Новосибирск, но подвела погода. В аэропорту самолеты оказывались в поле зрения телекамер в последний момент перед посадкой. Однако приближение Ту-154 можно было угадать по характерному свисту двигателей.

Именно из-за чрезмерной шумности в нулевые Ту-154-ым запретили летать над Европой. Скоро от самолета стали отказываться и в России. Но полвека назад отечественный лайнер во всем превосходил конкурентов.

Первый пассажирский рейс Москва – Минеральные воды зимой 1972 года. Тогда Ту-154 оказался самым тихим, быстрым и мощным гражданским самолетом.

География полетов быстро расширялась. Ту-154 быстро стал частью советской поп-культуры. Самолет на открытках, марках, его воспевают в первом блокбастере СССР – фильме «Экипаж».

Советский самолет заказывают страны Варшавского договора. И вот уже Ту-154 в венгерской ливрее на обложке журнала Vogue. Создатели лайнера – звезды телевидения своего времени.

На пике популярности самолет осуществлял 70% пассажирских авиаперевозок СССР. Вот как выглядели перроны аэропорта Шереметьево в олимпийском 1980 году. К 2013 году, когда «тушки» перестали собирать, было выпущено уже более 900 разных модификаций лайнера. Своей массовостью Ту-154 обязан и своим злключениям. Например, самолеты этого типа пытались угнать 30 раз. Последний случай в 2001 году – тогда террористы захватили в Стамбуле борт Внуковских авиалиний.

Ту-154 был отнюдь не простым в управлении самолетом, но в то же время одним из самых надежных. Чего стоит приземление обесточенной 154-ки на заброшенный аэродром в поселке Ижма в республике Коми 10 лет назад! Тогда борт выкатился за пределы полосы и порубил крыльями 150 метров леса, никто из пассажиров и экипажа не пострадал.

Более того, спустя несколько месяцев лайнер восстановили на месте. Для штатного взлета ему требовались 2500 метров, в распоряжении было менее 1500. Экипаж сумел оторвать Ту-154 после 800 метров разбега. Тот самолет списали только два года назад, он прослужил 30 лет. Сегодня на покой отправляется самолет с 28-летней историей. Вместе с воздушным судном в отставку уходит и его командир.

Но история Ту-154 сегодня не заканчивается. На них все еще летают нашит военные. На гражданке два самолета в парке Северокорейских авиалиний, старшему из которых 44 года.

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-28/395852->

v_rossiyskoy_grazhdanskoy_aviatsii_zavershilas_era_legendarnogo_sovetskogo_samoleta_tu_154

На ту же тему:

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-28/395838->

[v grazhdanskoy aviatsii ushla epoha posledniy reys sovershil legendarnyy tu 154](#)

<https://www.vesti.ru/video/2235697>

1 КАНАЛ; 2020.28.10; ВОЛГОГРАДСКИЕ СПАСАТЕЛИ ПРОВЕЛИ УЧЕНИЯ ПО ТУШЕНИЮ ПОЖАРА НА САМОМ НЕОБЫЧНОМ ВИДЕ ТРАНСПОРТА

Такого в России нигде больше нет. Метротрам – это гибрид метро и трамвая. По легенде учений, в одном из вагонов загорелась обшивка, как раз когда состав с пассажирами находился в тоннеле. Из-за большой протяженности между станциями и глубины заложения тушить такой пожар и выводить людей намного сложнее. Счет идет буквально на секунды. Надеть экипировку и развернуть оборудование, а также оценить ситуацию необходимо как можно быстрее.

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-28/395813->

[volgogradskie spasateli proveli ucheniya po tusheniyu pozhara na samom neobychnom vide transporta](#)

ВЕСТИ; АННА БАЛАН; 2020.28.10; ТАКСИСТЫ БОЙКОТИРУЮТ РЕКОМЕНДАЦИИ РОСПОТРЕБНАДЗОРА

Строгий масочный режим с этого дня должны соблюдать пассажиры и водители такси. Некоторые агрегаторы начали рассылать клиентам уведомления перед началом поездки об обязательном наличии средств защиты. А вот таксисты не все согласились с ограничениями, утверждая, что понесут тяжелые убытки и требуют компенсации.

Нарушитель. Ещё. И ещё один. Таких сотрудники ГИБДД узнают в лицо – они без маски.

«Расскажите, почему без маски перевозите пассажира? – Забыл просто. Меня это никто не обязует, я не собираюсь», – говорит водитель.

«Почему вы без масочки? – Сейчас надену», – отвечает другой таксист.

Маски, перчатки и антисептик – теперь, как права и страховка, должны быть у каждого водителя такси. Салон необходимо регулярно проветривать и обрабатывать. Это строгие требования Роспотребнадзора.

Но таксисты жалуются – выполнять их крайне тяжело, ведь средствами защиты их никто не обеспечивает, а покупать, как утверждают водители –накладно.

«Парк идёшь, там да, один маска дают, на, возьми. – Одну маску? – Одну! А что с одной маской делать?», – негодует шофер.

«В месяц на обеспечение средств защиты у таксиста уходят от 5000 рублей и выше. В целом ситуация очень непростая, все валят друг на друга, а крайним остаётся, к сожалению, водитель», – констатирует Андрей Попков, председатель координационного совета межрегионального профсоюза работников общественного транспорта «Таксист».

Так ли всё драматично? Считаем. Средняя стоимость маски и пары перчаток – 15 рублей. За смену их придётся поменять 4 раза. Итого 120 рублей – около двух с половиной тысяч в месяц. Плюс флакон антисептика в районе 250 рублей за литр – хватит надолго. Столько среднестатистический московский таксист зарабатывает в день. Поэтому дело скорее не в деньгах.

«Ехала с дачи в Москву, поездка продолжалась 49 минут. И на протяжении всего этого времени таксист кашлял постоянно. Я переживала, сделала на этот счёт замечание, что он без маски, но он просто отшутился», – рассказывает Лара Химченко.

Пассажир в таком случае может написать в службу поддержки и отменить поездку. Это теперь касается и таксистов. Если пассажир без маски, водитель тоже имеет право отказать ему.

«Говорю перед посадкой, даже стараюсь написать в чат: если есть маска, поедem, если нет – отменим поездку», – говорит Виктор Лазуткин, водитель такси.

Проверим. Заказываем такси: «Ничего, что мы без маски? – Не, ничего».

На самом деле, лишь единицы пассажиров надевают маски в салоне.

«Скажите, пожалуйста, а почему вы без масочки? -Я только снял, закройте дверь», – огрызнулся мужчина.

«Почему пассажир без маски? – Поймите правильно, я не могу ими командовать. Каждому надо ругаться, объяснять, это мне надо?» – говорит таксист.

Но такси – это общественный транспорт. В среднем каждый водитель перевозит по 10-15 человек в день и опасность заражения достаточно высока.

<https://www.vesti.ru/article/2478381>

ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ КНОР; 2020.28.10; ТРАССА ПОД ОКНАМИ ЧАСТНЫХ ДОМОВ: В БАЛАШИХЕ ЖИТЕЛИ ВОЮЮТ С «ТРАНЗИТЧИКАМИ». ВЕСТИ-МОСКВА

Глухие пробки, облака выхлопных газов и тысячи грузовиков в день – с этим вынуждены мириться жители одного из микрорайонов в подмосковной Балашихе. Между частными домами образовалась скоростная трасса. Водители не реагируют ни на запрещающие знаки, ни на жалобы людей, которые от безысходности сами пытаются регулировать движение.

<https://www.vesti.ru/video/2235605>

ВЕСТИ; 2020.28.10; В ПОСЕЛКЕ ТАТАРСТАНА ПРОЛОЖИЛИ ДОРОГУ ЧЕРЕЗ СТОЛБ

В Зеленодольском районе Татарстана в поселке городского типа Васильево проложили новую асфальтовую дорогу, которая шире предыдущей.

Автомобилисты остались довольны, хотя и нашли один недостаток – на одной из полос движения остался старый столб, ставший своего рода местной «достопримечательностью».

Жители отмечают, что дорожные рабочие повесили на столб знак и сделали на его месте прерывистую разметку, чтобы машины могли разъезжаться, не нарушая правил.

О ДТП из-за столба, расположенного на дороге, информация не поступала.

<https://www.vesti.ru/article/2478279>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2020.29.10; ХУСНУЛЛИН ПОТРЕБОВАЛ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ

Вице-премьер Марат Хуснуллин и губернатор Ханты-Мансийского АО Наталья Комарова обсудили строительство моста через Обь в районе Сургута.

Действующий сейчас мостовой переход в районе Югры – единственное связующее звено для крупнейших в мире районов по добыче углеводородного сырья с регионами России и другими странами. По словам губернатора округа Натальи Комаровой, работает он с большой перегрузкой.

– Старый мостовой переход эксплуатируется с проектным перенапряжением. При интенсивности 5 тысяч машин в сутки по дороге фактически проезжают 14 тысяч», – рассказала она.

Проект нового моста заложен в составе комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и государственной программы РФ «Развитие транспортной системы», начиная с 2021 года. **Вице-премьер** правительства России **Марат Хуснуллин** поручил **Минтрансу** еще раз проанализировать проект на предмет удешевления.

– Я считаю, что стоимость данного проекта может быть сокращена. Прошу совместно с проектной организацией рассмотреть все возможные варианты. При этом отмечу, что качество не должно пострадать, – сказал он. И заключил:

– В целом проект поддерживаю. Ваша задача – закончить проект на год раньше планируемого, то есть до конца 2023 года.

В ходе рабочей встречи зампреда РФ дал высокую оценку деятельности правительства Югры по строительству жилья и дорог в регионе.

<https://rg.ru/2020/10/29/reg-urfo/husnullin-potreboval-snizit-stoimost-stroitelstva-mosta-cherez-ob.html>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-vtorogo-mosta-cerez-ob-v-hmao-nuzno-zaversit-na-god-ranse-husnullin>

<https://tass.ru/ural-news/9854199>

ПРАЙМ; 2020.29.10; КАБМИН УТВЕРДИЛ ПЕРЕЧЕНЬ ОБЪЕКТОВ ДЛЯ БАМА-ТРАНССИБА В РАЙОНЕ БАЙКАЛА И МЕРЫ ПО ЭКОЛОГИИ

Правительство России утвердило перечень объектов инфраструктуры для увеличения пропускной способности Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской (Транссиб) магистралей в районе Байкала и вне этой природной территории, а также список мероприятий по охране окружающей среды, говорится в распоряжении на официальном интернет-портале правовой информации.

Документ датирован 26 октября 2020 года и опубликован в четверг. «Утвердить... перечень объектов инфраструктуры, необходимых для увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в границах Байкальской природной территории, в отношении которых применяются особенности, установленные Федеральным законом..., и мероприятий по охране окружающей среды, связанных со строительством и реконструкцией таких объектов», – говорится в распоряжении.

Согласно документу, в перечне объектов значатся, в том числе, реконструкция ряда станций, техперевооружение тяговых подстанций и контактной сети, реконструкция мостов, развязки, вставки на перегонах и другие.

В части экологии в списке указаны мероприятия по охране атмосферного воздуха, водных объектов, растительного и животного мира, сбора, транспортировке, утилизации, обезвреживанию и размещению отходов.

РЖД на фоне обеспокоенности ряда экологов относительно ситуации с реконструкцией БАМа-Транссиба и новым законом неоднократно заявляли, что не планируют строить новые железные дороги вдоль береговой линии Байкала и вырубать для этого лесные массивы. Компания отмечала, что возможна лишь вырубка небольшой полосы шириной 10-15 метров для возведения технологических объектов вдоль действующих путей, и то только при отсутствии альтернативного варианта. Компания уже подписала несколько документов в части экологии Байкала с ведомствами и регионами, в том числе с правительством Бурятии и Общественной палаты республики.

В интервью РИА Новости Белозеров отмечал, что **РЖД** будут проводить работы по модернизации БАМа и Транссиба вне границ особо охраняемых природных территорий, с сохранением уникальной природы Байкала и без сплошных вырубок. **РЖД** в ходе модернизации БАМа и Транссиба будут высаживать в разы больше срубленных деревьев и запускать мальков в Байкал, говорил в августе журналистам замгендиректора компании Сергей Кобзев.

ПРАЙМ; 2020.29.10; РЖД РЕКОНСТРУИРОВАЛИ СТАНЦИЮ НА СТЫКЕ ТРАНССИБА И БАМА

ОАО «РЖД» реконструировало станцию Волочаевка-2 на стыке Транссибирской (Транссиба) и Байкало-Амурской магистралей (БАМа), сообщила компания.

«В рамках инвестиционного проекта по модернизации и развитию железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба **ОАО «РЖД»** завершило реконструкцию станции Волочаевка-2 на Дальневосточной железной дороге. Станция находится на стыке двух основных железнодорожных магистралей России и является ключевым звеном в перевозке грузов в направлении тихоокеанских портов Ванино-Совгаванского узла», – говорится в сообщении.

По данным компании, в ходе комплексных работ удлинены 12 приемоотправочных путей для обработки грузовых поездов с весовой нормой 7100 тонн (71 условный вагон), поступающих с Транссиба. До модернизации станция могла принять грузовые поезда максимальным весом 4900 тонн.

«Проведенная реконструкция значительно сократит маневровые работы, увеличит пропускную способность станции и позволит более эффективно использовать новые магистральные тепловозы 3ТЭ25К2М, которые способны обеспечивать движение поездов массой до 7100 тонн без разделения состава или использования подталкивающих локомотивов на участках БАМа со сложным профилем пути», – поясняют **РЖД**.

Всего в рамках проекта модернизации и развития Восточного полигона железных дорог в 2020 году **РЖД** планируют завершить реконструкцию 14 станций Дальневосточной железной дороги.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; РОСМОРПОРТ НАМЕРЕН ДО КОНЦА ГОДА ОБЪЯВИТЬ ПОВТОРНЫЙ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛА 18 МВт ДЛЯ ПОРТОВ БАЛТИКИ

ФГУП «Росморпорт» (РМП, подведомственное **Росморречфлоту**) планирует объявить повторный конкурс на строительство ледокола мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7 для работы в морских портах Балтийского бассейна до конца 2020 года.

«В четвертом квартале 2020 года планируется проведение конкурсных процедур по определению генерального подрядчика (строительства ледокола – ИФ)», – сообщил представитель РМП Денис Гурский в ходе конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы».

Как сообщалось, в мае «Росморпорт» признал конкурс на строительство ледокола 18 МВт несостоявшимся из-за отсутствия заявок. Конкурс был объявлен в начале апреля, начальная (максимальная) цена контракта составляла 7,309 млрд рублей.

В сентябре РМП предложил повысить на 10% стартовую стоимость строительства ледокола (до 8 млрд руб.). «Когда нам утвердят новую стоимость, мы тогда объявим (новый конкурс – ИФ)», – говорил глава РМП Андрей Лаврищев.

Как сообщалось, в рамках комплексного плана модернизации инфраструктуры (**КПИИ**) «Росморпорт» намерен построить 9 ледоколов. В том числе два судна мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7 для работы на Дальнем Востоке и в Финском заливе, два вспомогательных ледокола мощностью 12-14 МВт ледового класса Icebreaker7 и один портовый ледокол мощностью 6-8 МВт. Кроме того, Росморпорт планируется построить четыре мелкосидящих ледокола мощностью 6,4 МВт.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; ФАС ПРЕДПИСАЛА ПРОВЕСТИ НОВЫЙ КОНКУРС НА КОНЦЕССИЮ АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА

Амурская область должна провести новый конкурс на реконструкцию и управление аэропортом Благовещенска в рамках концессии в течение месяца, сообщила Федеральная антимонопольная служба России (ФАС).

«Мы понимаем, как важно региону получить обновленный аэропорт, и готовы совместно с администрацией Амурской области проверить всю конкурсную документацию так, чтобы конкурс состоялся в кратчайшие сроки и права всех заинтересованных сторон были

соблюдены», – заявил статс-секретарь, замруководителя ФАС Андрей Цариковский, чьи слова приводятся в сообщении ведомства.

Ранее ФАС предписала правительству Амурской области отменить итоги конкурса, который в конце сентября выиграло ООО «АБС» – совместное предприятие «Новапорта» Романа Троценко и «Аэропортов регионов» Виктора Вексельберга. Решение было принято в связи с жалобой, поступившей в ФАС от компании «КрасИнвест» (контролирует красноярский аэропорт «Емельяново»), которая также участвовала в конкурсе. Доводы компании были признаны частично обоснованными, говорил «Интерфаксу» начальник управления контроля строительства и природных ресурсов ФАС Олег Корнеев.

«Признать жалобу ООО «КрасИнвест» на действия организатора торгов – **министерства транспорта** и дорожного хозяйства Амурской области при проведении конкурса (...) обоснованной в части установления не предусмотренного законом о концессионных соглашениях критерия конкурса, отсутствия в конкурсной документации порядка присвоения баллов и параметров оценки конкурсных предложений по дополнительным параметрам критерия «Качественная характеристика», – сказано в тексте решения ФАС.

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», сообщала компания. Эти деньги она планировала направить на строительство нового пассажирского терминала, грузовой комплекса, реконструкцию привокзальной площади с парковкой. Ожидалось, что срок концессионного соглашения составит 30 лет, из которых 5 лет – инвестиционная фаза.

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 «Новапорт» 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 «Новапорту» 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.

ТАСС; 2020.30.10; В ЯКУТИИ ПЛАНИРУЮТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ 16 АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ ДО 2024 ГОДА

Работы по реконструкции запланированы в 16 аэропортовых комплексах Якутии, сообщается в пятницу на сайте регионального правительства. Проекты вошли в национальную программу развития Дальневосточного федерального округа (ДФО).

«В рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в Якутии предусмотрены мероприятия по реконструкции 16 аэропортовых комплексов республики – Якутск, Олекминск, Нюрба, Мирный, Черский, Жиганск, Хандыга, Белая Гора, Верхневиллюйск, Виллюйск, Депутатский, Сангар, Нерюнгри, Полярный, Усть-Нера, Маган», – говорится в сообщении.

Отмечается, что в 2020 году продолжены работы по строительству и реконструкции взлетно-посадочных полос в аэропортах Олекминск, Нерюнгри, Жиганск, Якутск с завершением в 2020-2022 году, а также по реконструкции аэропортового комплекса

Верхневилуйск и разработке проектно-сметной документации аэропортов Маган, Полярный и Усть-Нера с завершением в 2020 году.

«В четвертом квартале 2020 года планируется начать работы по реконструкции аэропортов Мирный и Нюрба. До конца года планируется объявить конкурсные процедуры по объектам – реконструкция взлетно-посадочной полосы в аэропорту Черский с завершением в 2023 году, реконструкция аэропортовых комплексов Хандыга, Белая Гора, Вилуйск, Сангар, Депутатский с завершением в 2022 году. Проведение реконструкции по аэропортам Усть-Нера, Полярный и Маган по плану **Росавиации** намечено в период с 2022 по 2024 годы», – отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/9870147>

ВЕСТИ; 2020.29.10; НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ»: ОБНОВЛЕНИЕ АВТОПАРКОВ

В: Спутниковая навигация, комфортный салон и система контроля за самочувствием водителя. В российских регионах масштабное обновление автобусных парков. Благодаря национальному **проекту «Безопасные и качественные автодороги»** появляется транспорт мирового стандарта. Новейшие электробусы и автобусы на газовом топливе. Из Казани, где уже осваивают новую экологически чистую технику, Станислав Назаров.

КОР: Легендарная лошадь на капоте – бренд «Камаза» и традиционный для казанских автобусов красный цвет. Масштабное обновление почти наполовину автопарка проходит за счет машин на газовом оборудовании.

РУСЛАН СУЛЕЙМАНОВ (ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ПО СЕРВИСНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ №4): Основная часть затрат предприятия это все-таки топливо. Экономия ощутимая. Дизельное топливо на сегодняшний день стоит один литр где-то 47 рублей, а газ метан один куб стоит 16 рублей 50 копеек. Это значительная разница.

КОР: На крупнейшей в России производстве в Нефтекамске строят более одной тысячи машин в год. Новый модельный ряд это автобусы на электрической тяге и метане.

В рамках национального проекта автопарк Казани пополнился новыми автобусами на газомоторном топливе. Машины повышенной комфортности оснащены автоматической коробкой передач, а также системами цифрового контроля.

Система мониторинга «Антисон». Камеры и датчики в кабине понимают, когда водитель устал, и сообщают данные на пульт диспетчеру. Предприятия оплачивают только 40% стоимости автобусов. Остальные средства идут за счет национального проекта. Масштабное обновление автобусного парка уже началось в 12 регионах России.

Станислав Назаров, Алексей Уразайкин, Наиль Хазипов. «Вести».

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; СТАВРОПОЛЬЕ ОБНОВИТ ПАРК ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

Власти Ставропольского края намерены обновить электротранспорт региона за счет покупки новых троллейбусов и трамваев, передал корреспондент «Интерфакса» с заседания краевого парламента.

В ходе заседания министр дорожного хозяйства и транспорта Ставрополья Евгений Штепа сообщил, что планируется закупить 40 троллейбусов и 30 трамваев.

«Уже направлена заявка в **Минтранс России** и в Минпромторг России на возможную финансовую поддержку из средств федерального бюджета на приобретение 40 троллейбусов и 30 трамваев для обновления данного парка», – сказал он, добавив, что на эти цели Ставрополье просит выделить из федерального бюджета более 1 млрд рублей.

Министр уточнил, что в Пятигорске специфическая трамвайная ветка и для города выпустить такие трамваи может Уральский завод транспортного машиностроения.

«У нее колея составляет 1 тыс. миллиметров, таких всего три на территории Российской Федерации – также в Симферополе и Калининграде. На сегодняшний день Уральский завод готов перепрофилироваться, если будет господдержка, чтобы выпустить для города-курорта Пятигорска данные трамваи», – отметил Штепа.

По его словам, также запланирована модернизация систем действующих транспортных сетей в Пятигорске и замена существующих линий электропередачи для троллейбусов в Ставрополе.

«Трамваи и троллейбусы, которые будут приобретаться, они с энергосберегающими технологиями, для того, чтобы сохранить рентабельность предприятий. Планируется переход транспорта и дальнейшая заявка на электробусы, которые работают в Москве. Пятигорский трамвай и ставропольский троллейбус – это история Ставропольского края, которую нужно сохранить и развивать», – подчеркнул глава краевого **Минтранса**.

Он также добавил, что в регионе планируют обновить не только электротранспорт, но и закупить автобусы большой вместимости, работающие на газомоторном топливе.

Ранее сообщалось, что троллейбусы Ставрополя и трамваи Пятигорска перейдут в краевую собственность с 1 января 2021 года. Это позволит транспортным предприятиям обновить подвижной состав и провести реконструкцию производственных мощностей, получить новый толчок к развитию и рассчитывать, в том числе, на федеральную поддержку.

Ежедневно на улицы Ставрополя выходят 56 троллейбусов, которые перевозят пассажиров по шести муниципальным маршрутам и 74 трамвая в Пятигорске, которые работают по восьми маршрутам.

<https://www.interfax-russia.ru/south-and-north-caucasus/news/stavropole-obnovit-park-elektrotransporta>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; КОНЦЕССИЯ НА ОБНОВЛЕНИЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА МОЖЕТ БЫТЬ ЗАКЛЮЧЕНА В 2021Г – МИНДОРТРАНС

Власти Челябинской области рассчитывают в 2021 году найти инвестора и заключить концессионное соглашение по обновлению электротранспорта Челябинска.

«Мы планируем на следующий год выйти на концессию по горэлектротранспорту (Челябинска – ИФ). Мы бы хотели обновить весь парк, провести ремонты, работа ведется», – сообщил министр дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области Алексей Нечаев на пресс-конференции в четверг.

По его словам, власти региона ранее выкупили имущественный комплекс транспортного «ЧелябГЭТ» в рамках процедуры банкротства. В настоящее время ведется работа по оценке объема инвестиций, которые необходимы для модернизации этого имущества. По мнению Нечаева, «особенно удручает» состояние дорожного полотна возле трамвайных путей.

Как пояснил министр, горэлектротранспорт – одно из направлений работы, которая ведется ведомством в рамках формирования и развития единой транспортной системы для Челябинской агломерации.

«Мы заказали Южно-Уральскому госуниверситету транспортную схему нашей агломерации. Первый этап охватывает Челябинск, Копейск и Сосновский район. Второй этап – семь муниципальных образований, которые также входят в (Челябинскую – ИФ) агломерацию», – сказал министр.

Он отметил, что из-за пандемии подготовка транспортной схемы затянулась, однако, «работа продолжается», и «до конца года планируется увидеть ее предварительные результаты».

Как сообщалось, в апреле прошлого года в рамках процедуры банкротства на торги было выставлено имущество МУП «ЧелябГЭТ». Троллейбусный и трамвайный парк, а также

вся необходимая инфраструктура (здания, подстанции, трамвайные пути, контактные сети и т.д.) продавались одним лотом по начальной цене 1,9 млрд рублей. МУП «ЧелябГЭТ» осуществлял перевозки муниципальным общественным транспортом.

Суд в 2017 году признал МУП банкротом и ввел в отношении предприятия конкурсное производство, срок которого неоднократно продлевался, в последний раз – до 14 ноября 2020 года.

<https://www.interfax-russia.ru/ural/news/koncessiya-na-obnovlenie-elektrotransporta-chelyabinska-mozhet-byt-zaklyuchena-v-2021g-mindortrans>

ТАСС; 2020.29.10; БОЛЕЕ 60 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ЗАБАЙКАЛЬЕ В 2021 ГОДУ

Правительство Забайкальского края запланировало отремонтировать более 60 км дорог в 2021 году за средства дальневосточной субсидии, сообщила ТАСС в четверг **пресс-служба** краевого Минстроя.

«Более 60 км дорог в Забайкалье смогут привести в нормативное состояние до конца 2021 года в рамках плана социального развития центров экономического роста. Финансирование составит 891 млн рублей – на 327 млн рублей больше, чем в этом году», – сказали в **пресс-службе**.

Дороги будут отремонтированы на центральных улицах в населенных пунктах во всех районах края. Как сообщила **пресс-служба** Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, в этом году в Забайкалье дороги были отремонтированы в Балейском районе.

«В селах Елкино, Бочкарево, Подойничино, Буторино Забайкальского края завершен ремонт региональных дорог в рамках программы Минвостокразвития России «Единая субсидия». В этом году новое асфальтобетонное покрытие уложили на региональной трассе, проходящей через Балейский район на юго-восток, также в четырех селах района заасфальтировали центральные улицы и провели ремонт автобусных остановок», – говорится в сообщении Минвостокразвития.

Планы социального развития центров экономического роста («Единая субсидия») реализуются на Дальнем Востоке с 2018 года. За счет программы предполагается решить проблемы с общественным транспортом, доступностью медицины, нехваткой школ и поддержкой местных бюджетов, которые не могут оплатить дорогое строительство объектов. До 2022 года из федерального бюджета регионам выделят 99,07 млрд рублей, на эти деньги построят, отремонтируют и модернизируют больше тысячи социальных объектов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9846459>

ТАСС; 2020.29.10; ДОРОГУ В ГОРОД ГУРЬЕВСК ПОД КАЛИНИНГРАДОМ ПОСТРОЮТ НА ПОЛГОДА РАНЬШЕ НАМЕЧЕННОГО СРОКА

Строительство дороги к городу Гурьевску Калининградской области общей протяженностью 2,2 км и стоимостью свыше 300 млн рублей в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» завершат на полгода раньше плана. Об этом сообщила в четверг **пресс-служба** областного правительства.

«С учетом высокой значимости объекта мы договорились с подрядчиком завершить работы раньше. Дорожники взяты на себя обязательства выполнили. Откроем техническое движение по улице Строительной (новая дорога к Гурьевску – прим. ТАСС) на полгода раньше намеченного срока, предварительно, в середине ноября», – приводит **пресс-служба** заявление заместителя председателя правительства области Александра Рольбинова по итогам выезда на объект.

Подъезд к Гурьевску строится в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Общая длина трассы составляет 2,2873 км.

Стоимость контракта – 313,4 млн рублей. К настоящему времени завершено строительство 1,267 км трассы. Обустроены тротуары, заездные карманы для общественного транспорта, уложены две водопропускные трубы. Основной объем работ остался на участке реконструкции длиной чуть больше километра. Подрядчики укладывают дорожную одежду – щебеночное основание, нижний и верхний слои асфальтобетонного покрытия. Обустраиваются тротуары и наружное освещение.

Рольбинов отметил важность трассы для региона. «Сейчас в Гурьевском городском округе проживает порядка 80 тыс. жителей. И он продолжает прирастать, развивается жилищное строительство. Губернатор [Антон Алиханов] поставил задачу улучшить транспортную доступность муниципалитета», – цитирует **пресс-служба** Рольбинова. Зампред областного правительства отметил также, что новая трасса не только обеспечит связь Гурьевска с Калининградом, но и даст возможность автомобилистам, следующим в город Полесск на востоке области, сразу выезжать на Северный обход областного центра.

Рольбинов отметил, что конкурсные процедуры по размещению заказов на дорожные работы в области проводятся в ранние сроки, что позволяет вести их с опережением графиков. «Мы планируем, что до конца этого года законтрактуем порядка 90% объектов на 2021 год. Это даст возможность начать дорожный сезон сразу, как позволят погодные условия. И как результат – выполняем работы со значительным опережением графика», – сказал он.

Ранее сообщалось, что в план 2020 года по национальному проекту в области были включены двадцать дорог общей протяженностью более 117,8 км. По данным **пресс-службы** областного правительства, он полностью выполнен. В планах регионального министерства развития инфраструктуры – в 2021 году за счет средств **нацпроекта** «Безопасные и качественные автомобильные дороги» отремонтировать 7 дорожных объектов в муниципалитетах и 13 участков на областных дорогах.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dorogu-v-gorod-gurevsk-pod-kaliningradom-postrout-na-polgoda-ranse-namecennogo-sroka>

ТАСС; 2020.29.10; ГУБЕРНАТОР КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ: В 2021 ГОДУ В РЕГИОНЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОРЯДКА 170 КМ ДОРОГ

Власти Кировской области в 2021 году на средства **нацпроекта** «Безопасные и качественные автодороги» проведут ремонт порядка 170 км дорог, из них 134 км – это объекты регионального или межмуниципального значения. Об этом сообщил в четверг во время послания депутатам областного заксобрания губернатор Игорь Васильев.

«Я уже начал говорить о региональном проекте «Безопасные и качественные дороги», продолжу <...> В 2021 году в рамках регионального проекта в нормативное состояние мы приведем порядка 170 км автомобильных дорог, из них 37 км – в Кировской городской агломерации и 134 км автодорог регионального или межмуниципального значения», – сказал Васильев.

По его словам, в 2021 году 11 муниципалитетам будут предоставлены субсидии на ремонт автомобильных дорог местного значения в границах городских поселений, с 2022 по 2024 годы аналогичную субсидию ежегодно будут получать еще 13-14 муниципальных образований.

«Общий объем средств на эти цели в 2021-2024 годах составит порядка 500 млн рублей. В целях вовлечения большего числа городских поселений в программу ремонта дорог мы снижаем критерии численности жителей с 9,5 тыс. человек в 2021 году до 4,2 тыс. человек в 2023 году», – добавил глава региона.

Васильев также сообщил, что продолжится реализация крупных объектов дорожного строительства. «В следующем году мы завершим строительство автомобильной дороги Киров – Котлас – Архангельск на участке Опарино – Альмеж протяженностью 27 км, работы на котором начались в 2019 году. Этот объект очень ждут жители северо-западных

районов области. В дальнейшем он сможет обеспечить транзитный выход на территорию Архангельской области», – заключил губернатор.

Всего в 2020 году по **нацпроекту** будет отремонтировано 185,3 км дорог, в 2019 году было отремонтировано 117 км автодорог.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/gubernator-kirovskoj-oblasti-v-2021-godu-v-regione-otremontiruut-poradka-170-km-dorog>

ТАСС; 2020.29.10; НА КОЛЫМЕ ЗАВЕРШЕН РЕМОНТ УЧАСТКА ДОРОГИ МАГАДАН – БАЛАГАННОЕ – ТАЛОН

Ремонтные работы завершились в Магаданской области на участке дороги Магадан – Балаганное – Талон, проходящей в регионе через реку Яна. Об этом в четверг сообщили журналистам в **пресс-службе** правительства Колымы.

Ремонт участка начался летом. Ранее областные власти обещали журналистам, что реконструкция завершится в этом году.

«Комиссия **Минтранса** Магаданской области подписала акт о приемке в эксплуатацию участка с 39 по 41 км автодороги Магадан – Балаганное – Талон. Ремонт участка в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** стал возможным благодаря сотрудничеству губернатора Магаданской области Сергея Носова с **Росавтодором**. Из резервного фонда правительства РФ Магаданская область получила дополнительно 95 млн рублей, из них 75 млн были направлены на ремонт данного участка», – сообщили в **пресс-службе** правительства.

По информации **пресс-службы**, дорога имеет две стороны движения, общая ширина – шесть метров. Выполнено асфальтирование порядка 13 тыс. кв. метров покрытия двух слоев – выравнивающего и финишного. Проведена отсыпка песчано-гравийной смесью обочин на всем протяжении участка, который теперь соответствует необходимым нормативам.

Трасса Магадан – Балаганное – Талон – это единственная дорога к селам Балаганное, Тауйск и Талон Ольского городского округа, где проживает чуть более 1 тыс. человек. Она всегда должна находиться в надлежащем состоянии, иначе местные жители окажутся отрезанными от областной столицы. Дорожное полотно нуждалось в ремонте, автомобилисты не раз жаловались властям на многочисленные выбоины, ямы и трещины. Кроме того, трасса имеет особую важность, поскольку ведет в сторону зоны отдыха с горнолыжным комплексом.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/na-kolyme-zaversen-remont-ucastka-dorogi-magadan-balagannoe-talon-1>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.10; ДОРОЖНЫЙ ФОНД КУБАНИ УВЕЛИЧИЛИ НА 1,3 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

Дорожный фонд Краснодарского края увеличен на 1,3 миллиарда рублей, сообщает администрация региона.

«На ремонт дорог плюсом добавляем 1,3 миллиарда рублей. Деньги пойдут в том числе на ремонт дорог в сельской местности. Краевые дороги у нас сегодня достаточно хорошо содержатся. А в сельской местности – по-разному», – приводятся в сообщении слова губернатора края Вениамина Кондратьева.

Отмечается, что общий объем дорожного фонда этого года таким образом составит около 34,7 миллиарда рублей. Всего в этом году запланировано привести в порядок 533 километра региональных и 687 километров местных дорог, пояснили в ведомстве.

«На выделенные сегодня деньги отремонтируют 100 километров дорог, в том числе это участки местного и межмуниципального значения, улично-дорожной сети в районах, объекты профильного национального проекта в Сочи и Новороссийске», – говорится в сообщении.

По данным региональных властей, за пять лет в крае в два раза увеличен собственный дорожный фонд. За этот период доля качественных дорог в крае выросла более чем на треть и достигла показателя в 68,9%.

<https://ria.ru/20201028/dorogi-1581943262.html>

ТАСС; 2020.29.10; КАЧЕСТВО 770 КМ ДОРОГ ПЛАНИРУЮТ УЛУЧШИТЬ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ

Реконструкция и ремонт 770 км автомобильных дорог, в том числе 200 км по **нацпроекту**, запланированы в Челябинской области на 2021 год, сообщил журналистам в четверг министр дорожного хозяйства и транспорта региона Алексей Нечаев.

«В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»** есть два региональных проекта: дорожная сеть и общие системные меры. Это реконструкция, ремонт, капремонт, сохранение уже существующей сети, установка систем весогабаритного мониторинга. <...> На 2021 год общий план километража – 770 км, по **нацпроекту** запланировано 200 км», – сказал Нечаев.

По его словам, работы будут проходить на основных магистралях Челябинска, кроме того на дорогах Челябинск – Харлуши, Миасс – Карбаш – Кыштым, Чебаркуль – Уйское и на других основных магистральных и опорных дорогах.

Министр отметил, что по сравнению с 2020 годом объем работ практически не изменился. В текущем году работы будут завершены до 15 ноября. Область получит 295 км обновленных дорог в рамках **нацпроекта**, а в целом – около 800 км обновленных дорог, в том числе основные магистрали Челябинска.

Всего по территории Челябинской области проходит 8,7 тыс. км автодорог регионального значения, 612 км федерального и 17,8 тыс. км муниципального значения. К завершению реализации **нацпроекта** в 2024 году доля соответствующих нормативному состоянию дорог городских агломераций – Челябинской и Магнитогорской вместе взятых – составит 85% (62,5% на конец 2019 года).

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kachestvo-770-km-dorog-planiruut-ulucsit-v-celabinskoj-oblasti-v-2021-godu>

РОССИЯ 24; 2020.29.10; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ФОРУМ «РОССИЯ ЗОВЕТ!». МАКРОЭКОНОМИЧЕСКАЯ СЕССИЯ

Теги: Юрий Соловьев, Банк ВТБ ПАО, Российская Федерация, Москва, Пандемия COVID-19, Эльвира Набиуллина, Банк России, Министерство финансов РФ, Администрация **Президента РФ**, Максим Орешкин, Антон Силуанов, Максим Решетников, Министерство экономического развития РФ, Экономика РФ, **Владимир Путин**, Международные отношения, Gam-COVID-Vac, Правительство РФ, Сбербанк России ПАО, **Аэрофлот-российские авиалинии** ПАО, Современный коммерческий флот ПАО, Федеральный бюджет РФ, Приватизация, Фонд национального благосостояния РФ, **ОАО РЖД**, Восточный полигон сети железных дорог РФ.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Уважаемые дамы и господа! Дорогие друзья!

Я рад приветствовать вас на Международном инвестиционном форуме «Россия зовёт!» Мы встречались с вами последний раз всего год назад, но как много событий произошло за это время. Вместо огромного зала, с трудом вмещающего тысячи делегатов нашего последнего форума, мы сегодня говорим с вами в телекамеры.

К сожалению, 2020-й год внёс изменения в привычный уклад жизни миллиардов людей на Земле. Об этом и о других событиях мы будем говорить с вами сегодня.

Наш форум собрался в двенадцатый раз, и мы традиционно откроем его панельной дискуссией, посвящённой российской экономике, текущим событиям и перспективам её развития. После панельной дискуссии последует пленарное заседание, рамках которого примет участие президент Российской Федерации Владимир Владимирович **Путин**. Мы с вами будем иметь возможность задать ему вопросы и получить оценки текущих событий в мире и в России.

Завтрашний день мы посвятим двум панельным дискуссиям, которые будут посвящены цифровой технологии и новым инвестиционным возможностям, открывающимся на российском рынке.

Я хотел бы начать с представления наших сегодняшних спикеров. Эльвира Сахипзадовна Набиуллина, председатель Центрального банка России. Позвольте мне воспользоваться случаем и поздравить её с днём рождения. Мы желаем вам и вашей семье здоровья, счастья, всяческого благополучия, и вам лично – дальнейших успехов в деле укрепления финансовой системы страны. Спасибо вам большое за то, что вы с нами в сегодняшний день.

Я продолжу. Максим Станиславович Орешкин, помощник президента Российской Федерации.

Антон Германович Силуанов, министр финансов Российской Федерации.

И Максим Геннадьевич Решетников, министр экономики России.

Позвольте начать нашу дискуссию с короткого видеоролика.

Действительно, и мир, и Россия столкнулись с беспрецедентными последствиями коронавируса, с которым борются правительства всех стран, пытаясь спасти жизни и здоровье своих граждан, одновременно пытаясь спасти экономику. Мы видим, что идёт глобальный поиск рационального ответа вызовам от пандемии, в котором российское правительство принимает очень активное участие. В частности, в этом году мы увидели пример проактивной, часто опережающей развитие событий бюджетной политики. Министерство финансов и правительство мобилизовали финансовые ресурсы, и помогли в короткое время направить их на поддержку жизнедеятельности предприятий и граждан. Для понимания масштаба отмечу, что ещё в феврале этого года превышение расходов бюджета над аналогичным периодом прошлого года было всего 12 миллиардов рублей, тогда как через два месяца, в апреле 2020 года, это превышение составило уже полтриллиона рублей.

Экспертное сообщество и многие инвестиционные профессионалы высоко оценили действия правительства Российской Федерации и Министерства финансов. Тем не менее, опубликованный проект бюджета показывает планы правительства серьёзно сократить расходы государственного бюджета и дефицит. Так, в 2021 году дефицит бюджета уже будет сокращён с 4,7 триллиона рублей до 2,8 триллиона рублей.

Антон Германович, не считаете ли вы, что такое быстрое сокращение государственных расходов и консолидации бюджета наступает слишком рано, в тот момент, когда коронавирус ещё не побеждён и экономическая деятельность не находится на этапе роста?

АНТОН СИЛУАНОВ, МИНИСТР ФИНАНСОВ РФ: Ну, абсолютно правильный вопрос вы задаёте. Действительно, бюджет 2020 года – это ответ на те чрезвычайные изменения в экономике нашей страны, которые произошли в результате пандемии. Резко сократился частный спрос. Безусловно, государство должно на это реагировать. И мы отреагировали на это увеличением бюджетных расходов.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Спасибо. От фискальной политики я хотел бы перейти к денежно-кредитной политике и в очередной раз отметить высокий профессионализм команды Центрального банка, которая в сжатые сроки принимала достаточно решительные меры на фоне борьбы с пандемией. Это касается и точечного участия

Центрального банка в интервенциях на валютном рынке в те дни, когда глобальная волатильность зашкаливала, и в смягчении регуляторного режима, и в агрессивном снижении ключевой ставки. Тем не менее, многие оптимистические прогнозы по развитию экономики, к сожалению, наверно, не реализуются – ни в этом году, ни в начале следующего года. И в данной ситуации многие монетарные власти большинства развитых и развивающихся стран приходят к менее традиционным методам количественного расширения. В частности, вместо привычных государственных бумаг и бумаг аккредитованных государственных агентств мы всё чаще видим на балансах центральных банков муниципальные облигации, долговые инструменты корпораций и даже фондов, привязанных к акциям. Размер балансов растёт гигантскими темпами, в том числе, и в развитых, и в развивающихся странах. Почему, Эльвира Сахипзадовна, притом, что инфляция достаточно долго находится ниже целевых ориентиров, и менее реагирует сейчас и на девальвацию, и на снижение ключевой ставки, тем не менее, Банк России придерживается традиционных, более консервативных методов количественного смягчения?

ЭЛЬВИРА НАБИУЛЛИНА, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЦЕНТРАЛЬНОГО БАНКА РФ: Спасибо за вопрос. Я перейду, безусловно, к тому, чтобы объяснить нашу позицию по использованию нестандартных мер. Но начну всё-таки с уточнения фактов. У нас действительно цель по инфляции 4 процента. И после того, как в 2017 году мы к ней приблизились, инфляция у нас не находится постоянно ниже цели. Она у нас колебалась от 2,2 до 5,3 процента. Причём 5,3 процента было в начале прошлого года, и не так давно по меркам денежно-кредитной политики. Поэтому я не стала бы говорить, что она постоянно находится ниже цели. И тем более последние данные говорят о том, что сейчас инфляция уже вблизи цели.

Теперь по нестандартным инструментам, по основному вопросу, который вы задали. Конечно, пандемия – это такие абсолютно не обычные обстоятельства. И они создают необычную комбинацию рисков. И мы все понимаем, что и бюджет, и денежно-кредитная политика, и в целом экономическая политика правительства должна быть гибче, изобретательнее. И здесь нельзя просто придерживаться стереотипного поведения. И мы тоже, со своей стороны, применяем нестандартные меры – для нас нестандартные. Мы, например, запустили долгосрочное РЕПО, вы знаете, месяц и год. Сглаживали волатильность на валютном рынке, когда был, по сути дела, коллапс со снижением цен на нефть, используя операции по сделке со «Сбербанком», помимо того, что вытекало прямо из бюджетного правила. Поэтому нестандартные методы используем.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Понятно. Спасибо.

АНТОН СИЛУАНОВ, МИНИСТР ФИНАНСОВ РФ: Мы раздвинули горизонт заимствований. То есть, мы занимаем на срок – сейчас стараемся занимать – больше десяти лет. То же очень хорошие показатели. И в целом последние аукционы показывают, что действительно нам удаётся это делать. В среду мы около 430 миллиардов рублей подняли с рынка. Хороший результат.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Да, действительно, результат очень хороший. На самом деле, вы смогли мобилизовать колоссальные финансовые ресурсы, не нанеся урон ни форме кривой, ни расширяющимся спредам. Это удивительный результат. И это действительно отражение той высокой оценки профессионального инвестиционного сообщества нашей макроэкономической политике. Но мне хотелось бы продолжить дискуссию и, может быть, привести следующий вопрос к такой мысли: когда ни денежно-кредитная, ни фискальная политика уже больше не помогают, это мы видим, действительно, как сказал Антон Германович, в целом ряде развитых стран, прежде всего, правительства и руководство стран начинают думать о координации денежно-кредитной и

фискальной политики. В связи с этим, Максим Станиславович, как вы видите себе будущую государственную политику, направленную на обеспечение долгосрочного высокого темпа роста экономики? И какие последствия такой политики могут быть для России?

МАКСИМ ОРЕШКИН, ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РФ: Я начну с общемировой ситуации, потому что я согласен полностью с Эльвирой Сахипзадовной, все эти разговоры – они сейчас больше важны для развитых стран, которые уже прошли определённый путь в этом направлении. Если обратиться к опыту последних двадцати лет, у нас что произошло? У нас, на самом деле, очевидная экономическая политика в развитых странах оказалась неудовлетворительной. Почему? Есть традиционные такие цели экономической политики: это устойчивый экономический рост, это стабильная инфляция, это отсутствие циклической безработицы. Так вот, если мы посмотрим на Японию, Евросоюз, в меньшей степени – на США, мы увидим, что за последние двадцать лет, особенно последние десятилетие, эти цели не достигались. Безработица была высокая, инфляция стабильно ниже целевых значений, неустойчивая, и так далее, и так далее. С другой стороны, второй важный момент – это то, что произошло в Китае, где политика строилась совсем по другим принципам, и результаты оказались качественно иные. Поэтому понятно, что в развитых странах мы увидели реакцию переосмысления экономической политики, поиск новых подходов.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Спасибо. Эльвира Сахипзадовна, вы хотели бы прокомментировать ответ Максима Станиславовича?

ЭЛЬВИРА НАБИУЛЛИНА, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЦЕНТРАЛЬНОГО БАНКА РФ: Да, действительно, во многих странах, и мы – не исключение, уровень координации между денежно-кредитной политикой, взаимодействие правительства и Центрального банка интенсифицировалось, и это абсолютно нормально. Но здесь тоже нельзя переходить через какую-то грань. Не должно быть смешения политик, когда не понятно, кто за что отвечает. У нас действительно разные инструменты, и мы на разные вещи можем повлиять. Мы видим, что общенациональный план тоже направлен как раз на такие структурные изменения.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: О структурных изменениях мы как раз поговорим во второй части нашей панельной дискуссии. Мне хотелось бы обратиться к Максиму Геннадьевичу. Сейчас вы новое, относительно новое лицо в правительстве. У вас очень богатый жизненный опыт – вы работали и в бизнесе, и в администрации муниципального управления, и возглавляли край. И теперь вы отвечаете за экономическое развитие в правительстве Российской Федерации. Такой разнообразный опыт даёт вам возможность посмотреть на преломление макроэкономической политике в микроэкономическую плоскость. Как вы считаете, вот эта поддержка или те методы, которыми Министерство финансов, Центральный банк Российской Федерации помогают пройти кризис на уровне предприятий, этих мер достаточно для того, чтобы в краткосрочной перспективе, то есть, уже в следующем году достигнуть экономического роста в три и более процента?

МАКСИМ РЕШЕТНИКОВ, МИНИСТР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РФ: Ну, я думаю, что сейчас любых мер недостаточно. Это, в общем, мы говорили весь этот период. В целом же экономика и экономический рост – это не только денежно-кредитная политика и не только бюджетная политика. Это, в первую очередь, доверие и настроение, я бы вот так сказал.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Спасибо. Мне хотелось бы остановиться на одном из пунктов, который вы упомянули – это налоговые изменения. Действительно, год, неочевидно для большинства профессиональной аудитории, год оказался и

охарактеризовался частью налоговых изменений. В частности, новая налоговая нагрузка была определена для горнодобывающей и металлургической отраслей, продолжилась точечная настройка налоговой нагрузки на нефтегазовую отрасль. Также были представлены прогрессивная шкала налога для физических лиц, о налоге на депозиты физических лиц. Одновременно с этим, как вы упомянули, Максим Геннадьевич, изменилось налогообложение в плане социальных выплат для малого и среднего бизнеса – оно уменьшилось значительно, и для компаний технологического сектора.

Антон Германович, вы не могли бы поделиться своими взглядами, каким образом эти налоговые изменения могут повлиять на рост и структуру российской экономики?

АНТОН СИЛУАНОВ, МИНИСТР ФИНАНСОВ РФ: Согласен с тем, что в период таких сложных моментов нужны именно структурные изменения. Изменения в налоговой политике – как раз это и есть те структурные изменения, которые нам необходимо проводить. Часть из них давно обсуждалась, но ждала своего случая. Такой случай сейчас представился, когда требуется принятие решительных мер, решительных действий. Я имею в виду, в первую очередь, по снижению нагрузки на малый бизнес. Потому что мы видим, что малый бизнес требует не только упрощения администрирования, но и снижения нагрузки, потому что там ещё где-то есть и серый сектор, в первую очередь, в малом предпринимательстве. Потому что высокие нагрузки на фонд оплаты труда, на труд. Поэтому вот это решение, которое раньше тоже обсуждалось, оно как раз сейчас очень, кажется, вовремя, вовремя было принято. И мы уверены, что оно даст свой результат.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Вы упомянули рост долговой нагрузки, перераспределение между разными статьями бюджета и увеличение или, скажем, настройка налоговой нагрузки на предприятия и физических лиц. Одна из вещей, которые мы сегодня не обсудили, это приватизация. На примере последних сделок с «Совкомфлотом» и «Аэрофлотом» мы видели, что международное инвестиционное сообщество и инвесторы из России готовы вкладывать достаточно значительные средства на приемлемых для российских компаний условиях. Мне кажется, что цели, которые изложены в проекте бюджета 2021-2023 годов, достаточно скромные по приватизации. Вы не могли бы прокомментировать, почему мы не принимаем на себя более амбициозные цели? Потому что это тоже будет являться неким инструментом структурных изменений в стране.

АНТОН СИЛУАНОВ, МИНИСТР ФИНАНСОВ РФ: Абсолютно верно. И я согласен с тем, что здесь вопрос приватизации надо рассматривать не с точки зрения привлечения доходов в бюджет. Потому что мы от сделок, которые в этом году провели, мы ни копейки не получили. Наоборот, мы в «Аэрофлот» вложили средства Фонда национального благосостояния, и тем самым ещё способствовали уверенности инвесторов, которые тоже приняли решение купить долю этой компании. Что касается «Совкомфлота», то государство снизило свою долю, но не для того, чтобы привлечь деньги в бюджет, а для того, чтобы эти деньги работали в компании, с одной стороны. С другой стороны, у этой компании будут частные акционеры, улучшится и система управления, и мотивация. Поэтому такие сделки важны не для пополнения бюджета.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Спасибо. Мне хотелось бы продолжить разговор о трансформации российской экономики вопросами о финансовой системе, потому что без финансовой системы трансформация экономики тоже невозможна. Многие годы в России складывалась система, где банковский сектор являлся основным проводником финансовых ресурсов внутри экономики. Эта система до сих пор, наверное, превалирует, однако её характер меняется постепенно под влиянием многих факторов. Но я хотел бы остановиться на двух. Первый – это появление большой инвестиционной силы физических лиц, которые открыли большое количество брокерских счетов, скопив на них

более 11,5 триллионов рублей. Если мне не изменяет память, таких счетов к настоящему моменту набралось уже 6,5 миллионов, причём 2,5 миллиона были открыты в этом году. Эльвира Сахипзадовна, что вы думаете по поводу скорости изменения модели перераспределения средств внутри экономики? Насколько мы можем перейти от центральной роли банковской системы к роли финансовых рынков как основного механизма перераспределения этих ресурсов? И какие последствия будут для стоимости заимствований при распределении инвестиций между отраслями?

ЭЛЬВИРА НАБИУЛЛИНА, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЦЕНТРАЛЬНОГО БАНКА РФ: Спасибо за вопрос. Действительно, изменения динамичные происходят. Но хотела бы сказать, что эти изменения не только ожидаемые, но и желанные. Мы, честно говоря, много работали, и законодательство менялось для того, чтобы фондовый рынок, финансовый рынок начинал занимать большее место и в жизни компаний, и в жизни граждан, розничных инвесторов. Поэтому, на наш взгляд, это хорошо. Это увеличивает выбор и людей, и компаний, по тому, куда инвестировать. Это делает структуру финансового рынка более сбалансированной. Я не думаю, что в ближайшее время начнёт превалировать фондовый рынок. Всё-таки, у нас банковский рынок занимает действительно большую долю, и вряд ли он очень быстро уйдёт. Но он будет более сбалансированный, что, на мой взгляд, хорошо.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Вторым фактором, влияющим на развитие банковской системы, является цифровизация. Многие банки пытаются превратиться в экосистемы. А вчерашние компании, которые были очень далеки от финансовых услуг и банковского рынка, сегодня пытаются ими стать через предприятия финтеха. Что далеко ходить – Центральный банк один из дистракторов на этом рынке, как через Систему быстрых платежей, так и спонсорства открытия маркетплейса на Московской бирже, так, наверное, и в скором будущем цифрового рубля с потенциальным прямым открытием счетов в Центральном банке физических лиц. Не пора ли традиционным банкирам переквалифицироваться в управдомы? Как вы вообще относитесь к процессу централизации банковского сектора? не могли бы поделиться своими взглядами?

ЭЛЬВИРА НАБИУЛЛИНА, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЦЕНТРАЛЬНОГО БАНКА РФ: Ну, мы считаем, что мы должны играть активную роль в цифровизации финансовой системы, тем самым вносить вклад в цифровизацию экономики. И мы это стараемся делать. Не подменяя рынок, хотя у нас споры есть с представителями рынка, что мы где-то вытесняем рынок. Мы считаем, что мы не вытесняем, мы создаём инфраструктуру, мы создаём равные возможности для всех финансовых участников, вне зависимости от размера, вне зависимости от собственности, для того чтобы именно частная инициатива, конкурентная частная инициатива развивалась в сторону цифровизации.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Спасибо большое. Говоря, и продолжая тему цифровизации, Максим Станиславович, в новом указе президента Российской Федерации о национальных целях развития на период до 2030 года цифровизация появилась, наверное, впервые в явном виде. Мы видим, что цифровизация трансформирует целые отрасли, включая их в состав экосистем. Как здесь избежать монополизации и установить справедливые правила для всех участников рынка? И более общий вопрос: как новый указ вы могли бы сравнить с предыдущим указом о национальных целях стратегических задач развития Российской Федерации до периода 2024 года?

МАКСИМ ОРЕШКИН, ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РФ: Я бы начал с последнего вопроса – про то, что изменилось между указом 2018 года и указом 2020 года. Два, наверное, аспекта. Первый – это вопрос управленческий, который очень серьёзно поменялся. Это, очевидно, повышение гибкости действий правительства при реализации задач, то есть, указ концентрируется на целеполагании, а конкретные способы реализации

– это больше ответственность правительства в достижении этих целей. Второй момент – это переход к более длительному горизонту. Это особенно важно, когда мы говорим об инфраструктурном развитии.

Продолжая сейчас разговор, вы упомянули экосистемы. Моё мнение, что для российской экономики предстоящее десятилетие, двадцатые годы – это десятилетие экосистем и конкуренция, захваты новых рынков. И поэтому очень важно здесь о двух аспектах подумать, думать об этом нужно очень аккуратно. Это вопрос регулирования экосистем. Причём здесь, с одной стороны, главное – не помешать их развитию, для того чтобы позитивные эффекты не потерять, но, с другой стороны, смотреть внимательно за тем, чтобы развитие экосистем не привело к негативным последствиям. Ну, и понятно, что главная здесь задача – это обеспечение конкуренции. Потому что конкуренция – это всегда самый главный движущий фактор развития и экономики, и человека, всего. Конкуренция – это и в спорте, мы прекрасно с вами это знаем, что без конкуренции результатов не бывает. Поэтому обеспечение конкуренции здесь – ключевая история.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Спасибо. Максим Геннадьевич, Максим Станиславович упомянул, что новый указ президента более чётко формулирует цели, в том числе и в плане реализации национальных проектов. Какими вы видите роли государства и частного сектора в реализации национальных проектов? В частности, какую часть финансирования вы сможете и будете привлекать в плане инфраструктурных проектов от государства, от государственных корпораций и от частного сектора? Как и чем вы планируете привлекать частных инвесторов?

МАКСИМ РЕШЕТНИКОВ, МИНИСТР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РФ: На самом деле, в целевой установке 3-процентного экономического роста ответ уже дан, постольку, поскольку таких темпов роста исключительно за счёт государственных инвестиций, государственных компаний, компаний с госучастием мы обеспечить не сможем. Поэтому вполне естественно, даже если структура, скажем так, государственных компаний остаётся так, как и остаётся, как Антон Германович сказал, отвечая про приватизацию, мы должны создавать условия для опережающих инвестиций частных. И тем самым структура соотношения государственного и частного капитала в экономике будет меняться. Вот как это сделать, как создать условия для частного бизнеса, для частного капитала, я уже начал отвечать: создавая условия, меняя инвестиционный климат, появление вот этого нового механизма СЗПК. Это не только «дедушкина оговорка», это ещё и возможность частному бизнесу финансировать инфраструктуру, которая необходима для реализации проектов, и которая, в принципе, должна создаваться государством, но по каким-то причинам не создаётся – как правило, вследствие отсутствия средств в данный момент. И потом государство компенсирует расходы на эту инфраструктуру уже из бюджета за счёт тех новых налогов, которые появятся.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Спасибо большое. Мы получаем очень большое количество вопросов на наш сайт. И у нас осталось, к сожалению, очень мало времени. Поэтому я попытаюсь несколько вопросов передать от наших уважаемых участников. Первый вопрос от Пауло Тоledo из Pinc Capital. Он касается санкций, риск премии – он адресован госпоже Набиуллиной. «В своих пресс-релизах Банк России часто упоминает геополитические риски. Можете ли вы подробнее рассказать, как они учитываются при принятии решений по денежно-кредитной политике? Например, означает ли это, что ЦБ закладывает в ключевую ставку некую геополитическую страховку? Если да, то какую величину?»

ЭЛЬВИРА НАБИУЛЛИНА, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЦЕНТРАЛЬНОГО БАНКА РФ: Мы действительно оцениваем все риски. И вообще центральные банки концентрируются на рисках, вы знаете, и внутренние, и внешние. И среди них – геополитические. Хотя

внешние риски не только геополитические, они связаны и с динамикой мировой экономики, мирового спроса. Но геополитические риски, конечно, присутствуют, к сожалению, в нашей действительности, и мы их учитываем при принятии решений. Мы учитываем это в прогнозе. У нас есть несколько сценариев прогноза. И хотела бы сказать, что мы в этом году, по сути дела, впервые изменили подходы к прогнозам. Мы делаем их не в зависимости от цены на нефть. Раньше у нас сценарии были в зависимости от цены на нефть. Но сейчас действительно цена на нефть, благодаря и бюджетному правилу, и плавающему курсу уже не так влияет на экономические показатели, на динамику экономических показателей. А мы делали другие сценарии, в том числе рисковый сценарий, который учитывает геополитический прогноз, понимаем, какую денежно-кредитную политику в этом случае будем вести.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Спасибо. Следующий вопрос как раз коснётся и кривой доходности. Он адресован господину Силуанову. Какие планы Минфина по возврату на рынок евробондов? Увидим ли мы в 2021 году новые выпуски, и в какой валюте? И второй вопрос: сколько Минфин планирует разместить на внутреннем долговом рынке в следующем году?

АНТОН СИЛУАНОВ, МИНИСТР ФИНАНСОВ РФ: Ну, что касается евробондов, мы закладываем в бюджет стандартную величину – 3 миллиарда долларов. Правда, у нас на долларовые заимствования сейчас ограничения введены. Поэтому, если и будем выходить на внешние рынки, то, безусловно, скорее всего, это будут еврооблигации. Для нас внешние заимствования – не определяющие, не определяющие далеко. Тем не менее, для поддержания на внешних рынках мы планируем осуществить такие заимствования. Что касается объёмов внутренних привлечений, весь дефицит будет финансироваться за счёт внутренних займов. Конечно, они будут не такие масштабные, как в текущем году.

ЮРИЙ СОЛОВЬЁВ, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА – ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ, «БАНК ВТБ»: Спасибо большое. К сожалению, это всё, на что у нас сегодня есть время. Я хотел бы поблагодарить наших спикеров, пожелать им хорошего дня. А для наших зрителей – короткий перерыв перед пленарной дискуссией. Спасибо большое.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; СИЛУАНОВ: ПРИВАТИЗАЦИЯ ГОСКОМПАНИЙ НЕ ИСКЛЮЧЕНА, НО НЕ ДЛЯ ПОПОЛНЕНИЯ БЮДЖЕТА, А ДЛЯ ИНВЕСТИЦИЙ В НИХ

Цель привлекать в бюджет значимые средства за счет приватизации по-прежнему не актуальна, но РФ может снижать долю в компаниях с государственным участием для привлечения инвестиций в них и улучшения менеджмента, заявил министр финансов Антон Силуанов.

«У нас есть много компаний, которые сегодня еще на сто процентов контролируются государством. Здесь есть разные точки зрения, но мне кажется, что если бы мы снизили доли государства, даже не за счет того, чтобы привлечь ресурсы в бюджет, а для того, чтобы привлечь частный менеджмент, усилить контроль за работой этих компаний и привлечь средства, поднять ресурсы для инвестиционных целей этих компаний, – было бы очень здорово», – сказал Силуанов в ходе инвестиционного форума «ВТБ Капитала» «Россия зовет!».

«У нас сейчас в бюджете действительно небольшие объемы предусмотрены (в проекте бюджета – ИФ) в виде ресурсов от приватизации – около 3 млрд рублей, это, можно сказать, вообще ничего. Но это нам не мешает говорить о том, что в течение этого периода мы не примем решения о продаже части государственных долей для того, чтобы улучшить систему управления компаний, улучшить работу менеджмента компаний, привлечь дополнительные ресурсы для новых задач этих компаний», – подчеркнул министр.

В этом году было проведено готовившееся много лет IPO «Совкомфлота» (МОЕХ: FLOT). Компания, принадлежавшая на 100% государству, разместила акции на «Московской бирже» (МОЕХ: МОЕХ). Объем сделки составил около 43 млрд рублей, все их получила компания. Доля государства в результате размещения снизилась до 82,8%.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; БЕССРОЧНЫЕ ОБЛИГАЦИИ РАЗМЕСТЯТ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ 4 КОМПАНИИ – ВТБ КАПИТАЛ

Еще два эмитента, помимо РЖД и «Газпрома», в 2021 году разместят бессрочные облигации, заявил на встрече с журналистами в рамках форума «Россия зовет!» замруководителя управления рынков долгового капитала компании «ВТБ Капитал» Алексей Коночкин.

«Эмитентов «вечных» облигаций точно станет больше. Их не может быть очень много, этого не может быть в принципе, ввиду законодательных ограничений. Это доступно только верхушке наших крупнейших корпораций. Три-четыре эмитента точно выйдут в следующем году. РЖД, готовится «Газпром», еще пара точно будет», – заявил Коночкин.

Он также отметил, что объем размещения бессрочных бондов тоже вырастет.

«Вечных» бондов станет больше. Это хорошая форма привлечения финансирования для эмитента, потому что они не оказывают давления на капитал. Да, ты платишь повышенную процентную ставку, но ты можешь пользоваться этими деньгами бесконечно долго, что с точки зрения инвестиций для эмитента очень привлекательно. Для инвесторов, прежде всего институциональных, вложение в долгосрочную бумагу, обеспечивающую высокую доходность, сейчас, когда ставки близки к минимуму, это интересно», – отметил эксперт.

Первый выпуск на рынке бессрочных облигаций объемом 30 млрд рублей разместили РЖД в конце июня этого года по ставке 6,55% годовых.

Вопрос о выпуске таких бумаг в начале мая поднимался на совещании по развитию транспорта, которое провел **президент РФ Владимир Путин**. Генеральный директор РЖД Олег Белозеров тогда затронул эту тему в контексте возможных проблем с финансированием CAPEX монополии в условиях падения доходов от перевозок.

В распоряжении говорилось, что бумаги «предназначены для квалифицированных инвесторов – юридических лиц, с возможностью досрочного погашения по усмотрению их эмитента». На 100 млрд рублей их выкупит ВЭБ. Также в числе потенциальных приобретателей – «системно значимые банки», отмечал источник «Интерфакса».

В конце сентября «Газпром» (МОЕХ: GAZP) сообщил, что так же готовит программу «вечных» бондов объемом до 150 млрд рублей, которые будет размещать на «Мосбирже».

В конце октября компания закрыла сделку по размещению субординированных бессрочных еврооблигаций. В «Газпроме» тогда отметили: «Учитывая высокий интерес инвесторов к гибридным инструментам, «Газпром» изучает возможность размещения первого на российском рынке выпуска бессрочных субординированных рублевых облигаций».

ТАСС; 2020.29.10; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИЛ ЛИЗИНГОВЫЕ ПЛАТЕЖИ «ВТБ ЛИЗИНГУ»

Компания «Аэрофлот» возобновила платежи по договорам операционной и финансовой аренды воздушных судов «ВТБ Лизингу» после окончания полугодовой отсрочки. Об этом заявил в четверг гендиректор «ВТБ Лизинг» Дмитрий Ивантер в интервью телеканалу РБК в рамках форума «ВТБ капитала» «Россия зовет!».

«По части бортов «Аэрофлота» этот график [лизинговых платежей] должен был быть возобновлен, и «Аэрофлот» де-факто возобновил уже платежи», – сказал он.

По словам Ивантера, авиаперевозчик не просил о повторной реструктуризации или переносе платежей.

В конце апреля Ивантер сообщил, что «ВТБ Лизинг» в рамках реструктуризации перенес на полгода лизинговые платежи «Аэрофлота» по почти 70 самолетам на общую сумму 190 млн долларов.

В настоящее время в рамках сотрудничества с «ВТБ Лизинг» у компаний группы «Аэрофлот» в лизинге находятся 50 Boeing 737-800, четыре Boeing 747, два Boeing 777, девять самолетов Airbus A319, по одному A320 и A330.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; АКЦИИ АЭРОФЛОТА, КУПЛЕННЫЕ НА МИНИМУМАХ, МОГУТ СТАТЬ ВЫГОДНЫМ ВЛОЖЕНИЕМ ДЛЯ ФНБ – СИЛУАНОВ

Акции «Аэрофлота», которые были приобретены в рамках допэмиссии для поддержки деятельности компании в условиях пандемии COVID-19, могут стать для Фонда национального благосостояния выгодной инвестицией, считает глава Минфина Антон Силуанов.

В акции «Аэрофлота» ФНБ вложил 50 млрд рублей. Цена размещения допэмиссии, окончательные итоги которой перевозчик подвел на этой неделе, составила 60 руб.

«ФНБ приобрел хороший актив», – сказал Силуанов в интервью телеканалу РБК.

«Мы вложили по 60 рублей за акцию, а мы помним, что такие же акции стоили до пандемии в три раза дороже. Поэтому мы считаем, что мы вполне можем рассчитывать на выход из этих акций, в случае, если цена будет приемлема, если мы увидим, что рынок нормализовался», – отметил министр.

Он добавил, что участие государства в лице ФНБ в размещении помогло привлечь и средства частных инвесторов, купивших акции на 30 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; ФАС СЧИТАЕТ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ НА РЫНКЕ ТАКСИ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России не видит целесообразности во введении госрегулирования тарифов на рынке такси, сообщила начальник управления регулирования связи и информационных технологий ФАС Елена Заева.

«Для этого рынка (такси – ИФ) – растущего и находящегося в состоянии конкуренции, на котором много участников – введение госрегулирования тарифов нецелесообразно», – заявила Заева в ходе онлайн-конференции «Такси на грани: что ждет отрасль», организованной «Коммерсантом».

По мнению ФАС, регулирование тарифов на любых рынках и в любых правоотношениях надо вводить в исключительных случаях, а любое государственное вмешательство в сферу, не находящуюся в состоянии естественной монополии, неизменно приведет к перекосу в рыночных отношениях.

Введение ценового регулирования грозит формированием «черного рынка», и вернет отрасль на 20 лет назад, предупредила Заева.

По ее словам, целесообразно и необходимо выстроить правоотношения и определить ответственность участников рынка такси друг перед другом.

«Сейчас между водителем и агрегатором очень много посредников, которые возникли, в том числе, вследствие правовой неопределенности. Поэтому, когда водитель оплачивает всем посредникам комиссии от стоимости заказа, у него действительно остается немного.

Наверное, стоит задуматься над оптимизацией работы, чтобы исключить элементы, которые никакой добавленной стоимости в процессе (оказания услуг – ИФ) не создают», – отметила Заева.

Законодательная инициатива о регулировании такси обсуждает в РФ несколько лет. В декабре 2018 года был принят в I чтении законопроект о регулировании рынка такси, авторами которого являются председатель комитета по транспорту и строительству

Евгений Москвичев, его первый заместитель Виталий Ефимов, первый зампред думского комитета по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков.

Документ неоднократно сталкивался с критикой, в том числе от сервисов заказа такси «Везёт», Gett, «Ситимобил» и «Яндекс.Такси». Они поддерживали альтернативный вариант законопроекта – документ о регулировании такси, подготовленный в конце 2019 года группой сенаторов и депутатов во главе с зампреда Совета Федерации Андреем Турчаком. В феврале 2020 года комитет Госдумы по транспорту вернул его авторам из-за того, что он дублировал ранее появившийся в Госдуме документ.

В настоящее время оставшийся в Госдуме законопроект проходит доработку. Ранее сообщалось, что среди предлагаемых нововведений законопроекта – возможность государственного регулирования тарифов на перевозку такси, требование для служб заказа такси иметь регистрацию в качестве юрлица в каждом регионе присутствия, введение механизма квотирования количества разрешений на такси-перевозки в регионах и др.

По мнению ФАС, нет смысла открывать в каждом субъекте РФ представительства агрегаторов такси.

«Агрегаторы – цифровые участники рынка – технически и технологически не привязаны к городу или определенному субъекту. Базы данных и сервера, которые являются средством производства агрегатора такси, не будут располагаться на территории каждого субъекта РФ. Смисла открывать в каждом субъекте РФ ни экономического, ни технического мы себе представить не можем. Какую пользу это принесет для контроля – мы также не видим», – заключила Заева.

ГУБЕРНИЯ 74; МАКСИМ ХЛЫЗОВ; 2020.29.10; АЛЕКСЕЙ НЕЧАЕВ: «ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ НИ ОДИН РАЙОН ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ НЕ БЫЛ ОБДЕЛЕН»

Министр дорожного хозяйства и транспорта региона рассказал о том, как меняются сельские дороги, где можно обходиться ремонтом лишь верхнего слоя дороги и когда из Челябинска в Магнитогорск можно будет прокатиться на «Ласточке»

В четверг, 29 октября, пресс-центр «Гранада Пресс» провел онлайн-пресс-конференцию с министром дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области Алексеем Нечаевым, посвященную тому, как национальный проект «Безопасные и качественные дороги» реализуется в Челябинской области. Сначала министр рассказал об итогах этого года и планах на следующий, а после ответил на вопросы журналистов.

В конце прошлого года Алексей Нечаев рассказал «Губернии» о новой «фишке» – системе работы по замене верхних слоев дорожного покрытия, которая позволит отремонтировать вдвое больше дорог, чем годом ранее. Спустя десять месяцев «Губерния» решила узнать, как зарекомендовало себя это нововведение.

– В 2019 году губернатор Алексей Текслер задал вопрос: как можно быстро и эффективно справиться с ненормативным состоянием дорог в Челябинской области? – рассказывает Нечаев. – Я предложил такой вариант: где есть возможность только верхний слой, где земляное полотно достаточно крепкое, на скальных породах, там можно за небольшие деньги качественно выполнить ремонт верхних слоев. Это предложение уже реализуется и, по крайней мере нами, оценивается положительно. Бюджет в этом году у нас немаленький, охота сделать все сразу. Но потенциал подрядных организаций не безграничный, поэтому там, где у нас есть возможность не залазить в земляное полотно, где нет замечаний к состоянию водопропускных сооружений и нет необходимости перевода дороги из одной категории в другую, проще выполнить ремонт верхнего слоя. На три года мы такой контракт заключили, я думаю, это очень эффективно.

Еще одним нововведением прошлого года стало то, что муниципалитеты смогли получить деньги на ремонт дорог в самом начале года, а не в мае-июне, как было прежде.

Следующий вопрос министру от газеты «Губерния» касался того, в каких городах и районах области в этом году отремонтировали больше дорог, а в каких меньше.

– Алексей Текслер принял решение выделить 41 муниципальному образованию солидные субсидии – больше двух миллиардов рублей, это не считая Челябинска и Магнитогорска. Я так скажу, что практически в каждом муниципалитете было равнозначное количество дорог отремонтировано: в среднем, от 20 до 40 километров. Никто не был обделен.

Также по просьбе «Губернии» министр ответил на вопрос, меняются ли сельские дороги Челябинской области.

– Во-первых, у нас есть отдельная программа с министерством сельского хозяйства Челябинской области – «Комплексное развитие сельских территорий». И в этом году 24 километра дорог в Карталинском, Троицком и Кизильском районах отремонтировано по этой программе. Помимо этого, есть предложение от депутата Заксобрания Александра Мотовилова о том, чтобы делать ремонт дорог в муниципалитетах «по спирали»: от административного центра к сельским территориям. Эта работа в большей степени пойдет со следующего года. Мы специально попросили глав муниципальных образований разработать программы сроком до 2024 года по распределению тех субсидий, которые они получают. Думаю, уже в 2021 году можно будет говорить о том, что в сельских территориях появляются безопасные и качественные дороги.

Хотя пандемия коронавируса слабо повлияла на ремонт дорог в Челябинской области, она имела и несколько неожиданный эффект: из-за того, что люди стали меньше передвигаться, реже пользоваться общественным транспортом, затормозилось создание единой транспортной схемы для Челябинска, Копейска и Сосновского района.

– Не все, что мы хотели, произошло, – признает Нечаев. – Планировали сделать это раньше, но не получается. Пассажирского потока нет, что считать, если люди перестали ездить? Но мы останавливаться не собираемся, к концу года планируем предварительные результаты уже увидеть. Самое главное, что губернатором принято решение закупить в этом году 52 единицы общественного транспорта: 36 автобусов для Челябинска и 4 для Кунашака, 9 трамваев для Магнитогорска и 5 – для Златоуста, 2 троллейбуса для Миасса. Серьезное внимание министерство дорожного хозяйства и транспорта уделяет тому, чтобы позволить гражданам узнавать всю интересующую информацию о сроках и стоимости ремонта дорог. Ранее в министерстве для этой цели создали интерактивную карту дорожного ремонта.

– Эта карта находится на нашем сайте, – рассказывает Нечаев. – Любой желающий может зайти, увидеть, когда будет сделана та или иная дорога, что уже сделано. Карта постоянно дополняется. Кроме того, сейчас **Минтранс РФ** работает над системой, которая позволит каждому гражданину видеть, сколько денег тратится на автодороги.

С прошлого года ведутся разговоры о начале курсирования современных пассажирских поездов «Ласточка» между Челябинском и Магнитогорском. Губернатор Алексей Текслер уже анонсировал запуск «Ласточек» в ноябре этого года. Алексей Нечаев убежден, что долго ждать не придется.

– Мы практически готовы, – говорит министр. – Я думаю, уже в ближайшее время мы увидим официальную информацию о запуске.

После запуска «Ласточек», развивающих скорость до 140 км/ч, из Челябинска в Магнитогорск и обратно можно будет добраться всего за четыре часа.

<https://gubernia74.ru/articles/articles/1100258/>

ТАСС; 2020.29.10; ПОРЯДОК ВЪЕЗДА В КИРОВСКО-АПАТИТСКИЙ РАЙОН МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ УПРОСТИЛИ ДЛЯ АВИАПАССАЖИРОВ

Въезд на территорию Кировско-Апатитского района Мурманской области для пассажиров авиарейсов и сопровождающих упрощен и больше не требует оформления специального

пропуска. Об этом в четверг сообщает оперативный штаб региона по борьбе с коронавирусом.

«Правительство Мурманской области подписало постановление, согласно которому провожающим и встречающим, а также самим пассажирам авиарейсов аэропорта Хибинь для проезда через КПП нужно предъявить только копию билета. Отдельный пропуск оформлять больше не нужно», – говорится в сообщении.

Уточняется, что для въезда в границы муниципалитетов Кировск и Апатиты по-прежнему необходимо оформлять согласование, поскольку оба города входят в территорию с особым режимом посещения, введенным весной из-за пандемии. В штабе подчеркнули, что это является одной из мер безопасности во время сложной санитарно-эпидемиологической ситуации в регионе.

В связи с ростом числа случаев заражения власти региона продлили введенные ранее ограничения на проведение спортивных соревнований и приостановку деятельности развлекательных учреждений до особого распоряжения, стационарные отделения учреждений социальной сферы переведены на круглосуточный закрытый режим работы.

Треть сотрудников госучреждений в Мурманской области с 7 октября перешли на дистанционную работу. Работодателям рекомендовано временно изменить режим начала рабочего дня в диапазоне с 9 до 11 часов и окончания рабочего дня для снижения пассажиропотока в общественном транспорте в утренние и вечерние часы, число рейдов по соблюдению масочного режима в транспорте увеличено.

<https://tass.ru/obschestvo/9847305>

ТАСС; 2020.29.10; КОНФЕРЕНЦИЯ К 90-ЛЕТИЮ ТУРКСИБА В АЛТГУ ОБЪЕДИНИЛА 96 УЧЕНЫХ ИЗ 21 ВУЗА

В Алтайском государственном университете проходит международная научная конференция «Индустриальное строительство в центральной Азии: историческое значение для региона», посвященная 90-летию со дня открытия Туркестано-Сибирской железной дороги.

Организаторами мероприятия выступили научно-образовательный центр алтаистики и тюркологии «Большой Алтай», Ассоциация азиатских университетов и Алтайский госуниверситет.

Экспертами и участниками конференции стали ведущие ученые-обществоведы, историки, юристы, экономисты, а также молодые ученые представляющие вузы России, Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана. Формат конференции позволил принять участие в ней как очно, так и онлайн. Международная конференция объединила 96 ученых из 21 вуза России и Центральной Азии.

На торжественной церемонии открытия Международной научной конференции было зачитано приветственное слово губернатора Алтайского края Виктора Томенко, президента Российского государственного гуманитарного университета Ефима Пивовара.

«Алтайская железная дорога стала южной веткой Транссибирской железнодорожной магистрали. В Барнауле был сформирован транспортный узел, который осуществлял значительные по объемам грузопассажирские перевозки и обеспечивал социально-экономическое развитие Южной Сибири. Поэтому, когда встал вопрос об юбилейной конференции, научному коллективу АлтГУ было очевидно, что она должна пройти на площадке нашего университета. Инициатором проведения конференции выступил Научно-образовательный центр алтаистики и тюркологии «Большой Алтай», которые работают на базе АлтГУ уже второй год и успешно реализует серию научно-образовательных и культурно-просветительских проектов. Желаю всем участникам успехов в ее проведении, здоровья и благополучия!» – отметил ректор опорного АлтГУ Сергей Бочаров.

«Турксиб стал первым геополитическим проектом Советского Союза, связавшим Сибирь и регионы Средней Азии. И его значение, безусловно, велико. Он способствовал социально-экономическому развитию Западной Сибири, Казахской ССР и других советских республик Центральной Азии. Турксиб стал тем коридором, вокруг которого возникли промышленные и сельскохозяйственные предприятия. Но помимо экономического эффекта строительство Туркестано-Сибирской магистрали имела важное идеологическое и политическое значение. Стройка стала импульсом, который сплотил народы, проживающие в азиатской части Советского Союза. Турксиб стал общесоюзной стройкой. И сегодня Туркестано-Сибирская железная дорога объединяет нас. И подтверждением этого является наша сегодняшняя конференция», – рассказала модератор конференции, профессор АлтГУ Юлия Лысенко.

Как отметили участники, для объективного воссоздания картины исторического прошлого, объединяющего народы России и государств постсоветской Центральной Азии необходимо расширения исследований по вопросам развития государств Евразийского пространства в исторической ретроспективе и на современном этапе. Важным аспектом деятельности научного сообщества государств России и Центральной Азии должно стать создание исторически объективной истории евразийского пространства с целью противодействия общим угрозам, связанным с распространением религиозного и национального экстремизма, идеологии пантюркизма и панмонголоизма, политически ангажированных и искаженных трактовок событий общей истории.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/9851593>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; РОССИЯ И КИТАЙ СОГЛАСОВАЛИ ОБЪЕМ РАЗРЕШЕНИЙ НА АВТОГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В 2021 Г.

Россия и Китай согласовали окончательный контингент обмена разрешениями на двусторонние автомобильные перевозки на 2021 год, сообщило ФБУ «Агентство автомобильного транспорта» (ФБУ «Росавтотранс»).

Российские автоперевозчики в 2021 году будут обеспечены разрешениями в количестве: 250 шт. – на регулярные пассажирские перевозки, 3,4 тыс. шт. – на нерегулярные пассажирские перевозки (в том числе для МАПП Пограничный – Суйфэньхэ – 400 шт.), 82 тыс. шт. – на двусторонние перевозки грузов, 200 шт. – на транзитные перевозки грузов и 1 тыс. разрешений – на перевозки грузов в третьи государства (из третьих государств).

Перевозчики Китая на 2021 год получают 250 разрешений на регулярные пассажирские перевозки, 33,4 тыс. шт. – на нерегулярные пассажирские перевозки (в том числе для МАПП Пограничный – Суйфэньхэ – 400 шт.), 52 тыс. шт. – на двусторонние перевозки грузов, 200 – на транзитные перевозки грузов и 1 тыс. разрешений – на перевозки грузов в третьи государства (из третьих государств).

«Обмен согласованным количеством разрешений на 2021 год будет произведен в два этапа: до 10 декабря 2020 г. – 100% разрешений на регулярные пассажирские перевозки и 50% разрешений других видов, до 1 мая 2021 г. – обмен остальной частью разрешений. Конкретные даты и места обмена будут определены дополнительно», – уточняет **Росавтотранс**.

Росавтотранс добавляет, что китайская сторона готова предоставить российским грузоперевозчикам дополнительные спецразрешения на перевозку грузов в третьи страны и из них на 2020 год.

Договоренности были достигнуты на заседании рабочей группы по автотранспорту и автодорогам в рамках 24 заседания подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств РФ и КНР.

На заседании стороны также обменялись мнениями по вопросам оформления и выдачи виз для водителей другой стороны с более длительными сроками действия и пребывания, а также снятия их зависимости от консульских округов на взаимовыгодной основе.

«Помимо прочего в рамках обсуждений двусторонних автоперевозок стороны рассмотрели вопросы открытия, изменения и продления срока функционирования регулярных международных автобусных маршрутов после снятия ограничений, введенных в обеих странах в связи с распространением коронавирусной инфекции, вопросы, связанные с использованием специальных разрешений на перевозку грузов в третьи государства (из третьих государств), а также порядка получения специальных разрешений на движение по территориям КНР и РФ крупногабаритных и тяжеловесных автотранспортных средств и страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств при осуществлении перевозок по территориям двух стран», – отмечает **Росавтотранс**.

ТАСС; 2020.29.10; ГИБДД СЧИТАЕТ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНОЙ ОТМЕНУ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЕ РАЗМЕТКИ НА ПАРКОВКЕ

Глава ГИБДД Михаил Черников в ответ на предложение депутата Госдумы, замруководителя фракции ЛДПР Ярослава Нилова отменить штрафы за нарушение разметки на парковке заявил, что это нецелесообразно. Копию ответа в четверг распространила **пресс-служба** Нилова.

В письме Черников указывает на то, что в соответствии с ГОСТ для обозначения границ парковочных мест применяется как разметка, которую пересекать запрещается, так и разметка, которая не предполагает такого ограничения. «При этом реализация мероприятий по организации дорожного движения, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест) в границах населенных пунктов, осуществляется владельцами автомобильных дорог», – сказано в письме.

Кроме того, **Минтранс РФ** разработал проект постановления правительства, которым уточняется применение разметки, пересечение которой допустимо. В связи с этим, по словам Черникова, внесение изменений в ПДД в части исключения нормы о применении на парковке разметки, которую пересекать запрещено, считается нецелесообразным. Вопросы привлечения к административной ответственности решаются в рамках производства по каждому конкретному делу, резюмировал глава ГИБДД.

Ранее Нилов попросил Черникова дать поручение изучить возможность внесения изменения в правила дорожного движения. По его словам, нарушение разметки на парковке не влечет таких последствий, как пересечение границ полос движения.

<https://tass.ru/obschestvo/9847431>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.10; В РОССИЙСКИХ АВТОБУСАХ ПОЯВЯТСЯ ПОРТАТИВНЫЕ ОБЕЗЗАРАЖИВАТЕЛИ ВОЗДУХА

Портативная система обеззараживания воздуха в российских автобусах, такси и другом общественном транспорте появится в 2021 году, сообщил РИА Новости представитель **пресс-службы** «Платформы НТИ».

«Портативная система дезинфекции общественного транспорта, а также такси и каршеринга может появиться в России уже в начале следующего года. Устройство обеззараживает салон транспортного средства от вирусов, в том числе коронавируса, и убивает опасные для человека бактерии», – сообщил собеседник агентства.

Портативный облучатель-рециркулятор разработан командой Воронежского государственного технического университета в рамках образовательного интенсива «Университета 2035» НТИ. «Сейчас система проходит тестовые испытания, выпуск планируется начать уже зимой. Ориентировочная стоимость устройства в зависимости от комплектации будет начинаться от 50 тысяч рублей», – отметил представитель НТИ.

Устройство можно разместить в любом автомобиле, не меняя при этом конструкцию самого салона. Оно самостоятельно анализирует, есть ли в салоне люди. Прибор имеет несколько режимов работы, контролируются они с приборной панели водителя.

По мнению разработчиков, система эффективнее и безопаснее обработки химическими средствами и ультразвуком, поскольку не требует непосредственного участия самого человека. «В основе работы данного прибора лежит использование физического принципа воздействия ультрафиолетового излучения на бактерии и вирусы. В отличие от аналогов данный облучатель-рециркулятор будет не только постоянно очищать проходящий через него воздух, но и при отсутствии пассажиров будет открываться и обеззараживать облучаемую поверхность», – добавил представитель НТИ.

<https://ria.ru/20201029/obezzarazhivately-1582019765.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.10; В КАЗАНСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ ЗАПУСТИЛИ ВТОРОЙ ТОННЕЛЕПРОХОДЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС

Президент Татарстана Рустам Минниханов в четверг принял участие в запуске второго тоннелепроходческого комплекса на строительстве второй линии метрополитена Казани, сообщает **пресс-служба** главы республики.

«Президент Татарстана Рустам Минниханов посетил строящуюся станцию «Сахарова» второй линии казанского метро... Первая машина, стартовавшая 23 апреля этого года, на данный момент прошла 1,1 километра. Сегодня при участии президента Татарстана состоялся запуск второго тоннелепроходческого комплекса», – говорится в сообщении.

Строительство первого участка второй линии метрополитена началось в 2018 году. Длина первого участка второй линии составит 5,37 километра и будет включать четыре станции: «Фучика», «10-й микрорайон», «100-летие ТАССР», «Сахарова». Планируется, что вторая линия общей протяженностью порядка 20 километров соединит пять районов города и будет состоять из 12 станций.

Сегодня на первом участке ведутся основные работы: бетонирование конструкций и проходка двух перегонных тоннелей. Также проведена подготовка территории строительства станции «100-летия ТАССР». Выполнен вынос коммуникаций, готовы объездные дороги, вскоре планируется приступить к строительству котлована. В целом по всей второй линии казанского метро продолжаются работы по перекладке и выводу коммуникаций.

Минниханов отметил, что метро необходимо для дальнейшего развития транспортной инфраструктуры Казани. По его словам, метро сегодня – самый комфортный и быстрый вид общественного транспорта, особенно если приходится добираться с одного конца города в другой. Глава республики пожелал метростроителям успешной работы и призвал соблюдать все меры безопасности.

В настоящее время в Казани действует одна линия метрополитена протяженностью около 17 километров. Первая линия строилась с 1997 по 2018 годы, первые пять станций были введены в эксплуатацию в августе 2005 года (к 1000-летию города). Линия насчитывает 11 станций: «Авиастроительная», «Северный вокзал», «Яшьлек» («Юность»), «Козья слобода», «Кремлевская», «Площадь Тукая», «Суконная слобода», «Аметьево», «Горки», «Проспект Победы», «Дубравная». «Дубравная» является пересадочной на вторую линию метрополитена.

<https://ria.ru/20201029/metro-1582096692.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; ВТБ ПРОФИНАНСИРУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Глава ВТБ (МОЕХ: VTBR) Андрей Костин официально подтвердил планы банка принять участие в финансировании строительства петербургского метрополитена, рассказав о них главе государства.

Структура ВТБ в начале октября учредила предприятие АО «Метрострой (МОЕХ: МЕТР) северной столицы». Название новой «дочки» построено по тому же принципу, что и у управляющей компании петербургского аэропорта «Пулково» – «Воздушные ворота северной столицы», в которой у группы ВТБ блокпакет. Как сообщали тогда «Интерфаксу» в **пресс-службе** ВТБ, компания была создана для участия в проектах по развитию инфраструктуры Санкт-Петербурга. Каким конкретно проектом займется компания, банк не раскрывал.

«Мы сейчас достигли договоренности с правительством Санкт-Петербурга, что мы будем участвовать, помогать финансово в строительстве метрополитена, который нуждается в расширении», – заявил Костин в четверг в ходе встречи с **президентом РФ Владимиром Путиным**.

Петербургский метрополитен – второй по величине в России, он состоит из пяти линий и 72 станций. Строятся две новых линии.

До последнего времени монополистом на рынке метростроения в Петербурге являлась компания «Метрострой», в отношении которой в настоящее время введена процедура наблюдения.

Интерес к рынку петербургского метростроения проявляет ГК «Стройтрансгаз» (СТГ) бизнесмена Геннадия Тимченко. Основная цель СТГ – открыто выйти на рынок метростроения в Санкт-Петербурге, сохранив профессиональный коллектив компании «Метрострой» и обеспечить преемственность в работах на действующих объектах, а также нужные темпы при строительстве новых станций, заявляла в августе компания. Тогда же «Стройтрансгаз» объявил о назначении бывшего руководителя «Метростроя» Вадима Александрова советником гендиректора СТГ, на этом посту он будет курировать строительство метрополитена в Петербурге.

ТАСС; 2020.29.10; МЭРИЯ НОВОСИБИРСКА И «ЯНДЕКС» ЗАКЛУЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О НАСТРОЙКЕ РАБОТЫ СВЕТОФОРОВ

Мэрия Новосибирска заключила соглашение с компанией «Яндекс», которая предоставит муниципалитету ПО и массив данных по движению транспортных и людских потоков для настройки более эффективной работы городских светофоров, сообщил в четверг во время форума «Городские технологии» начальник городского департамента промышленности, инноваций и предпринимательства Александр Люлько.

«Подписывается соглашение <...> о реализации пилотного проекта по поставке и апробации программных решений «Яндекс» в части аналитики и настройки работы светофорных объектов в Новосибирске», – сказал Люлько.

Подписи под соглашением поставили мэр Новосибирска Анатолий Локоть и директор «Яндекса» по взаимодействию с государственными органами и стратегическим направлениям Алексей Федотов.

Как сообщал ранее зампредседателя Ассоциации участников в сфере информационно-коммуникационных технологий Сергей Новиков, обезличенные данные, который предоставит «Яндекс», позволят мэрии Новосибирска перенастроить работу городских светофоров и равномерно распределить транспортные потоки. По словам Новикова, предварительная стоимость соглашения может достигать 15 млн рублей.

<https://tass.ru/sibir-news/9849475>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; УВЗ, КОНКУРИРУЮЩИЙ С ОВК, ПОЛУЧИЛ ЗАКАЗ НА ПОСТАВКУ ДО 2022Г 7 ТЫС. «ИННОВАЦИОННЫХ» ПОЛУВАГОНОВ

«Уралвагонзавод» (УВЗ) получил заказ на производство и поставку 7,029 тыс. полувагонов модели «12-196-02», сообщил «Интерфаксу» представитель концерна.

Согласно данным сайта госзакупок, сумма контракта составила 22,35 млрд руб. Договор заключен 22 октября и должен быть исполнен до конца 2021 г. Кто является заказчиком партии собеседник агентства не уточнил.

Люковий вагон модели «12-196-02» на тележках с осевой нагрузкой 25 тс (против 23,5 тс на массово эксплуатируемом подвижном составе) имеет повышенную грузоподъемность 75 тонн, увеличенный объем кузова (88 кубометров). Пробег до первого деповского ремонта – 500 тыс. км (вагоны на типовой тележке «18-100» и ее аналогах направляются в первый деповской ремонт после 210 тыс. км или через 3 года).

«Уралвагонзавод» выпускает широкий спектр машиностроительной продукции, в том числе – грузовые вагоны и комплектующие для них. Компания на 100% принадлежит государственной корпорации «Ростех».

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; НАЗНАЧЕНО ЕЩЕ 13 СПЕЦПОЕЗДОВ ДЛЯ ВЫВОЗА УЗБЕКСКИХ МИГРАНТОВ ИЗ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Тринадцать дополнительных специальных пассажирских поездов N483/484 Волжский – Ташкент организовано для вывоза граждан Узбекистана из России, сообщила **пресс-служба** Приволжской железнодорожной дороги в четверг.

«Поезда будут отправляться со станции Волжский 4, 6, 8, 11, 13, 15, 18, 20, 22, 25, 28, 29 ноября и 2 декабря в 21:57. Состав каждого поезда из 16 вагонов рассчитан на перевозку 722 пассажиров. По территории РФ поезда проследуют без остановок», – говорится в сообщении.

Отмечается, что купить билеты пассажиры могут в любой железнодорожной кассе, предъявив документы, подтверждающие узбекское гражданство. Кроме того, оформить билеты на поезд возможно и через интернет.

Ранее сообщалось, что **министерство транспорта РФ** и РЖД организовали 19 спецпоездов Волжский-Ташкент для вывоза граждан Узбекистана из России. В общей сложности на родину вернулись порядка 20 тыс. узбекских мигрантов.

Кроме того, с начала сентября власти Ростовской области организовали выезд на родину также на спецпоездах более 8 тыс. узбекских мигрантов, которые прибывали из других регионов РФ и размещались в палаточных лагерях возле вокзалов.

Поезда формируются в Узбекистане и ходят раз в неделю. Ускорить доставку людей домой не представляется возможным, поскольку обсерваторы в Узбекистане забиты приезжающими, которые должны пройти обследование и сдать анализы.

ТАСС; 2020.29.10; РЖД С НАЧАЛА ГОДА ВЛОЖИЛИ БОЛЕЕ 620 МЛН РУБЛЕЙ В РАЗВИТИЕ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ ЧЕЧНИ

«Российские железные дороги» (РЖД) за девять месяцев 2020 года инвестировали более 620 млн рублей в развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры Чеченской Республики. Об этом сообщила в четверг **пресс-служба** Северо-Кавказской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

«В январе-сентябре 2020 года инвестиции ОАО «РЖД» в развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры в Чеченской Республике составили более 620 млн рублей. В текущем году ведутся работы по капитальному ремонту железнодорожного пути на перегоне Стодеревская – Ищерская. До конца года планируется завершить модернизацию устройств технологической электросвязи на участке Минеральные Воды – Ищерская протяженностью 185 км», – говорится в сообщении.

В текущем году также подключат 42 стрелки в электрическую централизацию на станции Грозный. «Кроме того, <...> продолжаются подготовительные работы в рамках реконструкции вокзального комплекса Грозный. Согласно проекту, запланировано строительство нового вокзального комплекса, совмещенного с городским и пригородным автотранспортом», – отмечается в сообщении.

Новый железнодорожный вокзал в Грозном планируется построить на территории площадью более 3 тыс. кв. м, расчетная вместимость комплекса – 200 пассажиров. Композиция транспортно-пересадочного узла будет объединена общим навесом, накрывающим здание вокзала и перрон прибытия автобусов.

В 2017 году новый вокзальный комплекс общей площадью 4,5 тыс. кв. м был открыт в Гудермесе, втором по величине городе Чечни.

<https://tass.ru/v-strane/9846463>

ТАСС; 2020.29.10; КЖД ОРГАНИЗОВАЛА ПОСТАВКУ ГРУЗОВ ИЗ КИТАЯ ДЛЯ КАЛИНИНГРАДСКОГО БИЗНЕСА НОВЫМ МАРШРУТОМ

Калининградская железная дорога (КЖД, входит в компанию «Российские железные дороги», РЖД) организовала поставку грузов для малого и среднего бизнеса в Калининградской области из Китая с использованием возможностей мультимодального маршрута контейнерных перевозок Синьчжу (Китай) – Балтийск (Калининградская область) – Мукран (Засниц, Германия). Об этом сообщила в четверг **пресс-служба** КЖД.

«На терминале станции Балтийск два 40-футовых контейнера [для местных предпринимателей] были выгружены из поезда, который был отправлен дальше [морем] по маршруту в порт Мукран (Засниц)», – говорится в сообщении **пресс-службы**.

Транзитный железнодорожно-морской маршрут Китай – Европа через Балтийск действует с ноября 2019 года, но до настоящего времени все грузы по нему следовали из Китая в Европу без разгрузки в Балтийске. Теперь калининградскому бизнесу предоставлена возможность использования этой линии для доставки грузов в регион. Время в пути от китайского города Синьчжу до Балтийска по ней составляет 12 суток, уточнили ТАСС в **пресс-службе**.

Новый маршрут дополнил уже имеющиеся возможности доставки контейнеров в регион из Китая. С марта 2019 года организована железнодорожная перевозка контейнеров для местных компаний из китайского города Чунцин на станцию Дзержинская Новая. Контейнеры выгружаются на терминале Калининградской железной дороги из транзитных поездов, которые следуют из Китая в Европу. По этому маршруту уже перевезено больше 200 TEU контейнерных грузов – сырье, комплектующие и товары народного потребления, добавили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/ekonomika/9846355>

ТАСС; 2020.29.10; В ФАС СООБЩИЛИ, ЧТО ДВОЙНИК САЙТА РЖД ПРЕКРАТИЛ РАБОТУ

Двойник сайта РЖД, на котором под видом ресурсов холдинга продавались железнодорожные билеты, прекратил работу. Об этом сообщается в пресс-релизе ФАС.

«Организация прекратила работу сайта, то есть устранила нарушение закона о защите конкуренции, еще до вынесения решения по делу», – пояснил заместитель руководителя ФАС Андрей Кашеваров, слова которого приводятся в сообщении.

«Таким образом, нам удалось не только восстановить добросовестное использование зарегистрированного товарного знака, но и защитить интересы потребителей: компания взимала комиссию от продажи билетов и не сообщала об этом, в то время как на официальном сайте РЖД дополнительные сервисные сборы за покупку билетов отсутствуют», – отметил он.

Сайт-двойник, на котором продавались железнодорожные билеты, потребители воспринимали как сайт перевозчика. Комиссия ФАС признала действия компании «Инвест групп», которая являлась владельцем сайта, недобросовестными и нарушающими закон о защите конкуренции. Как сообщали потребители в жалобах, направляемых в адрес РЖД, они отождествляли деятельность сайта gzd-online.ru с деятельностью РЖД, и

полагали, что, покупая билеты на этом ресурсе, находятся на официальном сайте перевозчика.

Предписание «Инвест групп» служба не выдала, поскольку нарушение прекращено до вынесения решения. Компании грозит штраф от 100 до 500 тыс. рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9847323>

ТАСС; 2020.29.10; ЭЛЕКТРОПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» СВЯЖУТ ЧЕЛЯБИНСК И МАГНИТОГОРСК С 5 НОЯБРЯ

Скоростные электропоезда «Ласточка» между Челябинском и Магнитогорском, которые будут преодолевать расстояние между городами за 4 часа 20 минут, что примерно в два раза быстрее обычного поезда, начнут курсировать с 5 ноября. Об этом говорится в сообщении, распространенном пресс-службой губернатора Челябинской области в четверг.

По данным **сайта РЖД**, обычный поезд между двумя городами идет 7 часов 39 минут.

«Губернатор Челябинской области Алексей Текслер анонсировал запуск скоростного электропоезда «Ласточка» между Челябинском и Магнитогорском. В первый рейс состав выйдет уже 5 ноября 2020 года. Время в пути составит 4 часа 20 мин», – говорится в сообщении.

Уточняется, электропоезд будет отправляться из Челябинска в 17:55 (15:55 мск), прибывать в Магнитогорск в 22:15 (20:15 мск). Отправление в обратном направлении – в 06:32 (04:32 мск), прибытие в Челябинск – в 10:52 (08:52 мск). Остановки будут на станциях Троицк, Тамерлан и Карталы.

Челябинск (порядка 1,2 млн жителей) является административным, культурным, научным центром Челябинской области, Магнитогорск – второй по численности населения (порядка 416 тыс. жителей) город региона.

<https://tass.ru/obschestvo/9853445>

РБК Н.НОВГОРОД; 2020.29.10; РЖД ПОЛУЧАТ НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ ЗА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОКЗАЛА В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ

Законодательное собрание Нижегородской области утвердило инвестсоглашение между правительством региона и «Российскими железными дорогами» по проекту реконструкции вокзала в Нижнем Новгороде. В рамках этого соглашения РЖД получат льготы по налогу на имущество на сумму 173,97 млн руб. в 2021-2025 годах.

Бюджетный эффект от реализации соглашения составит 208,64 млн руб. плюс 28,35 млн руб. по НДС. По окончании периода действия льгот ежегодные налоговые поступления, получаемые за счет инвестпроекта, составят 90,39 млн руб., НДС – около 6,55 млн руб.

Реконструкция Московского вокзала в Нижнем Новгороде проводилась перед чемпионатом мира по футболу 2018 года. РЖД инвестировали в обновление вокзального комплекса 2,33 млрд руб.: на эти средства была проведена замена инженерных сетей, модернизированы платформы №1, №2 и №3, а также оборудованы пандусы, лифты и эскалаторы для людей с ограниченными возможностями. Кроме того, в здании вокзала построили второй этаж, где открыли два зала ожидания, игровую площадку и торговую зону.

По расчетам РЖД, пропускная способность реконструированного вокзала к 2030 году вырастет на 30%: поездами дальнего следования будут отправляться 2,4 тыс пассажиров, а пригородным сообщением будут пользоваться 1 тыс. человек.

<https://nn.rbc.ru/nn/freenews/5f9aab209a794764acd95554>

ПРАЙМ; 2020.29.10; МИНТРАНС РФ ГОТОВ РАССМОТРЕТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОСК О МЕХАНИЗМЕ СУБСИДИРОВАНИЯ ЭКО-СУДОХОДСТВА

Министерство транспорта РФ готово рассмотреть предложение «Объединенной судостроительной корпорации» (ОСК) по разработке механизма предоставления госсубсидий для развития технологий экологичного судоходства, сообщили РИА Новости в ведомстве.

«В настоящее время разработка таких нормативных актов Минтрансом не рассматривается. Вместе с тем ведомство готово рассмотреть инициативу ОСК», – сообщили в **Минтрансе**.

Гендиректор ОСК Алексей Рахманов накануне в ходе конференции выступил с инициативой по возможной разработке мероприятий по предоставлению субсидий на развитие «зеленых технологий» в судоходстве и судостроении, поскольку пока «никакого чуда» в части возмещения операционных затрат на рынке нет.

Как добавили в **Минтрансе**, ведомство готово принять участие в обсуждениях по субсидированию береговых заправочных станций. «Также считаем возможным обсудить вопросы господдержки и в отношении строительства и развития береговой инфраструктуры, в части заправки судов», – резюмировали в ведомстве.

Рахманов также рассказал, что сейчас российские судостроители рассматривают проект Green ship по развитию судов на экологичном топливе взамен дизеля, но пока регуляторные и тарифные ограничения тормозят дальнейшее развитие новой технологии.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; РОСПРИРОДНАДЗОР НАШЕЛ БОЛЕЕ 20 НАРУШЕНИЙ ПРИРОДООХРАННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА У РОСМОРПОРТА

Федеральная служба по надзору в сфере природопользования нашла 22 нарушения природоохранного законодательства в ходе плановой проверки объектов ФГУП «Росморпорт» (РМП, подконтрольное **Росморречфлоту**), говорится в сообщении ведомства.

Проверка проводилась с 28 сентября по 23 октября 2020 года на шести объектах, расположенных на территории Ленинградской области, во Владивостоке и в Находке.

В частности, проверка выявила отсутствие положительного заключения государственной экологической экспертизы на объектах. Кроме того, проверка показала отсутствие сооружений, обеспечивающих охрану водных объектов от загрязнения, засорения, заиления и истощения вод в соответствии с водным законодательством и законодательством в области охраны окружающей среды.

Инспекторы выяснили, что сточные воды сбрасываются в близлежащие водоемы с превышением концентраций загрязняющих веществ. Производственный экологический контроль должным образом не осуществляется.

По результатам проверки составлен акт, выдано предписание об устранении нарушений. Росприроднадзор отмечает, что за нарушения природоохранного законодательства будут составлены протоколы в отношении юридического и должностных лиц, допустивших нарушения обязательных требований.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; НОВАТЭК ПЛАНИРУЕТ В НОЯБРЕ ОСУЩЕСТВИТЬ ПЕРЕГРУЗКУ СПГ С ARC7 В ОБЫЧНЫЕ ТАНКЕРА В МУРМАНСКЕ

«НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) планирует начать в Мурманске перевалку СПГ с газовоза ледового класса на обычный танкер (ship-to-ship), сообщил CFO компании Марк Джетвей в ходе телефонной конференции.

В настоящее время компания осуществляет перевалку в Норвегии.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; ВМТП НАПРАВИЛ ЗАЯВЛЕНИЕ В ПОЛИЦИЮ ИЗ-ЗА ВЫПЛАЧЕННЫХ ЭКС-ГЕНДИРЕКТОРУ 15 МЛН РУБ.

Менеджмент ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP) (ВМТП, крупнейшая стивидорная компания в порту Владивосток, входит в группу FESCO) обратился с заявлением в полицию с просьбой возбудить уголовное дело из-за присвоения и растраты денежных средств компании, говорится в сообщении на сайте ВМТП.

«В соответствии с реестром ВМТП от 24 августа 2020 года №664, действовавшему на тот момент генеральному директору порта Заирбеку Юсупову был выплачен аванс заработной платы за август 2020 года в размере 15 млн рублей», – отмечается в сообщении.

Решение о выплате вознаграждения генеральному директору должен принимать наблюдательный совет компании, однако набсовет такого решения не принимал. Растрату, как отмечает ВМТП, обнаружила во время аудита международная консалтинговая компания Alvarez & Marsal, ранее привлеченная для разработки средне- и долгосрочной стратегии порта.

Как сообщалось, с начала октября докеры ВМТП начали выходить на акции протеста из-за прекращения 1 октября полномочий Юсупова как генерального директора. Новым руководителем компании со 2 октября стал Роман Кухарук. По словам представителя профкома ВМТП, работники опасаются, что после смены гендиректора ухудшатся условия работы на предприятии.

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

ПРАЙМ; 2020.29.10; СУД ВЗЫСКАЛ С «ОТКРЫТОГО ПОРТА НАХОДКА» В ПОЛЬЗУ «СУММЫ» 84 МЛН РУБ, А НЕ 817 МЛН

Арбитражный суд Москвы по иску находящейся в банкротстве компании «Стройновация» из группы «Сумма» бизнесмена Зиявудина Магомедова взыскал с АО «Открытый порт Находка» (ОПН) около 84 миллионов рублей, а не около 817 миллионов рублей, как требовал истец.

Как следует из опубликованного решения суда, «Стройновация» в 2015 году заключила с правопродшественником ОПН контракт стоимостью более 13 миллиардов рублей на строительство универсального производственно-перегрузочного комплекса (УППК) «Север» в порту Восточном.

Для реализации проекта «Стройновация» взяла в аренду у ОПН земельный участок и временный причал в бухте Врунгель с условием, что ОПН как заказчик строительства будет компенсировать генподрядчику затраты по арендной плате. В решении говорится, что долг ОПН по оплате выполненных структурой «Суммы» работ, по расчету истца, составляет около 455 миллионов рублей, его затраты на аренду – еще более 242 миллионов рублей.

Как отметил суд в решении, истцом к взысканию заявлен долг по обязательствам, срок исполнения которых наступил еще в июле 2016 года, при этом иск подан в апреле 2020 года, за пределами срока исковой давности. Суд удовлетворил требования только в части взыскания 84 миллионов рублей.

По состоянию на лето 2018 года «Открытый порт Находка» также входил в группу «Сумма» и занимался строительством морского терминала «Север» для перевалки угля в порту «Восточный-Находка». При этом железнодорожную и морскую инфраструктуру для порта строила «Стройновация», выигравшая соответствующий конкурс «Ространсmodernизации», подведомственной Минтрансу РФ. Газета «Коммерсант» в июле 2019 года писала, что акционеры «Востокугля» Дмитрий Босов и Александр Исаев купили у ОПН проект угольного терминала «Север», строительство которого они

намеревались завершить и начать экспорт через «Север» в 2022 году. Босов погиб в мае этого года.

ЛОГИРУС; 2020.29.10; «ДОНРЕЧФЛОТ» ДОПЛЫЛ ДО БАНКРОТСТВА

Компания задолжала «дочке» «Сбербанка» больше 2 млрд рублей Компания «НРК Актив» намерена добиться банкротства «Азово-Донского пароходства» и входящего в него «Донречфлота», которое является системообразующим предприятием. Соответствующие заявления поданы в Арбитражный суд Ростовской области, следует картотеки арбитражных дел. Сумма исковых требований составляет свыше 2,3 миллиарда рублей с каждого предприятия. История вопроса «Мурманское морское пароходство» пошло ко дну Владивостокский торговый порт гудит, бурлит и протестует Из моратория на банкротство сделали «системообразующие исключения» Водный транспорт «утонет» без участия в перечне наиболее пострадавших Системообразующим «транспортникам» дадут оборотных средств. Но в долг Это уже не первый иск к судоходным компаниям. В августе их имущество и счета арестовали по заявлению «Сбербанка». Он требует у «Донречфлота» погашения долга по кредиту в размере 300 миллионов рублей. В сентябре суд отменил решение по аресту. Впоследствии два иска о банкротстве предприятия подал и банк «Траст» общей суммой почти в 1,9 млрд рублей. В апреле **Минтранс** включил «Донречфлот» в перечень системообразующих предприятий, которым доступен льготный кредит на получение оборотных средств до 1 млрд рублей сроком на 1 год. ОАО «Донречфлот» – это крупнейшая судоходная компания на юге России. Речной флот оператора доставляет грузы до любых портов Европейской части страны и морских портов Астрахани, Ростова-на-Дону, Санкт-Петербурга и на рейдовую стоянку порта Кавказ. Грузопотоки судов «река-море» плавания следуют через морские европейские, каспийские, ближневосточные и североафриканские порты. Каждый год флот предприятия перевозит свыше 3 млн тонн грузов. В свою очередь, АО «Азово-Донское пароходство» выступает крупнейшим транспортно-промышленным холдингом, занимающимся арендой и лизингом водного транспорта и оборудования. Основным видом деятельности истца ООО «НРК Актив» является финансовое посредничество. Учредитель компании является «СБК Проект», подконтрольный «Сбербанк Капиталу».

https://logirus.ru/news/transport/donrechflot-_doplyl_do_bankrotstva.html

ПРАЙМ; 2020.29.10; РЯБКОВ ОБСУДИЛ С ПОСЛОМ КУБЫ ПЕРСПЕКТИВЫ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ РЕЙСОВ АВИАКОМПАНИЙ РФ НА ОСТРОВ

Посол Кубы в Москве Хулио Гармендия сообщил РИА Новости, что обсудил с **замминистра** иностранных дел РФ Сергеем Рябковым перспективы возобновления полетов российских авиакомпаний по туристическим направлениям Кубы.

«На встрече, которая у меня сегодня состоялась с **замминистра** Рябковым, мы обсудили перспективы предстоящего возобновления рейсов российских авиакомпаний в различные туристические направления Кубы», – заявил посол.

Он отметил, что в ходе встречи стороны обсуждали «прогресс в двусторонних отношениях», в том числе по линии министерств иностранных дел.

«Я выразил благодарность за неизменную поддержку России в нашей борьбе с экономической, торговой и финансовой блокадой, усиленной нынешней администрацией США», – добавил посол, отметив, что на встрече, которая прошла «в братской атмосфере, характерной для отношений между странами и народами» Кубы и РФ, стороны также затронули международную и региональную повестку.

Ранее **Росавиация** уведомила авиакомпании и авиавласти иностранных государств о возобновлении авиасообщения с Сербией и Кубой с 15 октября.

Россия на фоне пандемии коронавируса с 27 марта прекратила регулярное и чартерное авиасообщение с другими странами. Исключение составляли вывозные рейсы, а также грузовые, почтовые, санитарные и гуманитарные рейсы, перегоны пустых самолетов для техобслуживания, транзитные полеты с посадкой для дозаправки или смены экипажа на территории РФ и полеты, осуществляемые по отдельным решениям правительства РФ. С августа Россия начала постепенно возобновлять авиасообщение с другими странами.

ТАСС; 2020.29.10; AUSTRIAN AIRLINES ВОЗОБНОВИЛА ПОЛЕТЫ В РОССИЮ

Авиакомпания Austrian Airlines («Австрийские авиалинии») возобновила авиасообщение с Россией, рейсы планируется выполнять два раза в неделю. Об этом сообщила в четверг корреспонденту ТАСС официальный представитель авиаперевозчика Таня Грубер.

«С сегодняшнего дня мы возобновили полеты [из Австрии в Россию]. И будем летать два раза в неделю: в понедельник и четверг», – проинформировала представитель авиаперевозчика в ответ на вопрос, может ли она подтвердить сведения, что компания возобновила полеты в Россию.

Пассажирам при полетах рекомендуется соблюдать предписания властей Австрии и России о правилах въезда в страну. «Мы рады, что можем возобновить авиасообщение с Россией», – добавила Грубер. По словам представительницы перевозчика, расписание в настоящее время составлено на зимний период. Полеты будут выполняться на самолетах Embraer 195 и Airbus A319 между венским аэропортом Швехат и московским Домодедово.

Полеты «Аэрофлота»

Ранее туристическая платформа Австрийско-российского общества дружбы ReiseServiceRussland информировала, что с 17 сентября 2020 года «Аэрофлот» осуществляет полеты в целях репатриации и коммерческие рейсы между Веной и Москвой, которые совершаются дважды в неделю, по четвергам и субботам. Рейсы продолжают выполняться в настоящее время при условии соблюдения всех действующих ограничений на передвижение между Россией и Австрией.

В Австрии в августе прекратил действие запрет на посадку пассажирских самолетов из 18 стран с высоким риском заражения коронавирусом, включая Россию. На смену ему пришли новые правила въезда из 32 регионов мира с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой, среди которых оказалась Российская Федерация. Всем въезжающим необходимо предъявить отрицательный результат ПЦР-теста на коронавирус или отправиться на карантин.

Граждане третьих стран, например россияне, не имеющие вида на жительство в Австрии или визы D, не могли напрямую въехать из 32 регионов «красного списка». Попасть в Австрию они могут только через 31 страну «зеленого списка», но при предъявлении отрицательного теста на коронавирус и с последующим пребыванием на карантине. Исключение из правил сделано для медперсонала, сезонных рабочих, дипломатов. Ограничения не касаются государственных визитов. Транзит через Австрию разрешен без ограничений.

Отдельные изменения в правила въезда в Австрию вступили в силу с 17 октября. В частности, они предусматривают целый ряд исключений для граждан третьих стран, согласно которым напрямую въехать на австрийскую территорию, в том числе из России, можно с рабочей поездкой, в медицинских целях, обучения и так далее, обладая соответствующими документами с разрешением на пребывание.

<https://tass.ru/ekonomika/9855205>

РИА НОВОСТИ; 2020.29.10; AIR SERBIA ВОССТАНАВЛИВАЕТ СООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ

Национальная авиакомпания Air Serbia восстанавливает сообщение с Россией, прерванное из-за пандемии COVID-19, сообщил перевозчик.

В октябре выполнять рейсы по маршруту Белград – Москва дважды в неделю по четвергам и субботам уже начал «Аэрофлот». В министерстве строительства, транспорта и инфраструктуры Сербии ранее сообщили РИА Новости, что для граждан России по прилету не требуются негативные COVID-тесты.

«Air Serbia 9 ноября рейсом JU 0652 по маршруту Белград-Москва снова установит воздушное сообщение с РФ. Планируется, что национальная авиакомпания в столицу России будет летать из Белграда дважды в неделю – в понедельник в 13.50 и в пятницу в 7.30», – говорится в сообщении компании, доставленном агентству.

<https://ria.ru/20201029/aviaperevozki-1582049610.html>

ТАСС; 2020.29.10; АЭРОПОРТ ГРОЗНОГО ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ В ОАЭ С 29 НОЯБРЯ

Аэропорт Грозного возобновит 29 ноября прерванные весной из-за пандемии коронавируса регулярные полеты в Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ). Об этом сообщили в четверг ТАСС в **пресс-службе** аэропорта.

«На 29 ноября запланирован рейс по маршруту Грозный – Дубай – Грозный. Перелет будет осуществляться авиакомпанией Utair по воскресеньям», – отметили в **пресс-службе**. Представитель авиапредприятия напомнил, что ранее из столицы Чечни летал рейс до города Шарджа. Новый рейс станет первым именно в Дубай.

Аэропорт Грозного в июне возобновил все межрегиональные рейсы, отмененные или сокращенные из-за пандемии новой коронавирусной инфекции. Кроме того, аэропорт открыл авиасообщение с Сочи, Новосибирском и Санкт-Петербургом. С 20 октября было возобновлено международное авиасообщение с Турцией.

Россия с 1 августа начала возобновлять международные рейсы, ограниченные в конце марта из-за пандемии коронавируса. Сначала международное сообщение возобновили аэропорты Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону. С 20 августа **Росавиация** расширила список городов, включив в него Казань, Калининград и Новосибирск. С 9 октября правительство разрешило выполнять международные рейсы еще из четырех российских городов: Самары, Владивостока, Грозного и Красноярска.

<https://tass.ru/obschestvo/9852393>

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; АВИАКОМПАНИЯ ETIHAD ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ РЕЙСЫ ИЗ АБУ-ДАБИ В МОСКВУ В КОНЦЕ НОЯБРЯ

Авиакомпания Etihad возобновит полеты из Абу-Даби в Москву 25 ноября, сообщают арабские СМИ.

«Etihad Airways объявила о расширении географии полетов из Абу-Даби с 50 направлений до 60. Среди новых пунктов назначения – Москва, Рим, Стамбул, Белград, Минск и другие. Полеты начнутся 25 ноября», – пишут СМИ.

В авиакомпании подчеркнули, что на рейсах будут соблюдаться все необходимые меры безопасности.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин 14 октября подписал распоряжение о возобновлении на взаимной основе авиасообщения с Сербией, Кубой и Японией и Абу-Даби в ОАЭ.

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; «АЭРОФЛОТ» НАЧАЛ ПЕРЕВОДИТЬ ЛЕТЧИКОВ SSJ-100 В ДОЧЕРНЮЮ «РОССИЮ»

«Аэрофлот» начал переводить летные экипажи Sukhoi Superjet 100 в дочернюю авиакомпанию «Россия».

Как сообщила **пресс-служба «России»**, перевод летчиков в специально созданный под отечественные самолеты отряд начался в сентябре.

«На данный момент летный отряд частично укомплектован командно-руководящим составом и семью первыми экипажами. Летчики уже прошли медкомиссию, входные профессиональные тестирования и готовы приступить к производству полетов. До конца года численность пилотов в отряде будет значительно увеличена», – говорится в сообщении компании.

По данным **Росавиации**, сейчас парк «России» включает 57 самолетов, все они производства Boeing или Airbus (10 B777, 9 B747, 12 B737, 26 A319/320). При этом по новой стратегии группы «Аэрофлот» «Россия» будет эксплуатировать авиатехнику в основном отечественного производства: к 2028 году ее флот будет состоять из 250 самолетов, включая 235 российских SSJ-100 и MC-21.

Часть отечественных машин «Россия» получит от «Аэрофлота», у которого сейчас 54 «суперджета» и контракт на 50 MC-21 (с опционом еще на 35), остальные будет заказывать у производителя. До конца этого года компания рассчитывает получить до десяти SSJ-100, включая и новые заводские, и те, что пока числятся в парке «Аэрофлота». Они будут базироваться в московском «Шереметьево».

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; ГТЛК И АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ» УРЕГУЛИРОВАЛИ ЕЩЕ 4 СУДЕБНЫХ СПОРА БОЛЕЕ ЧЕМ НА 700 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Москвы прекратил производство по четырем искам ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) о взыскании с авиакомпании «Якутия» более 700 млн рублей по договорам аренды воздушных судов, следует из картотеки арбитражных дел.

В частности, суд утвердил мировые соглашения по трем делам на 240,5 млн, 175,9 млн и 117,3 млн рублей. При этом в ходе разбирательства суммы требований ГТЛК к ответчику были несколько снижены: лизинговая компания отказалась от взыскания с авиакомпании задолженности по уплате технических резервов в рамках договоров аренды судов. В результате стороны согласовали график гашения авиакомпанией «Якутия» задолженности в срок с 31 мая 2021 года по 30 апреля 2025 года.

Рассмотрение еще одного дела – о взыскании лизинговой компанией с «Якутии» 178,3 млн рублей – также завершено. Финальное заседание суда состоялось 27 октября, резолютивная часть решения пока не опубликована в картотеке. Вместе с тем, на предыдущем заседании ответчик ходатайствовал «об отложении предварительного судебного заседания для возможности урегулирования вопроса мирным путем».

Как сообщалось, с октября 2019 года ГТЛК предъявила авиакомпании «Якутия» 7 исков. Помимо упомянутых выше четырех дел, ранее мировые соглашения были утверждены еще по двум. Стороны также утвердили график погашения задолженностей и неустоек за аренду самолетов SSJ-100 с мая 2021 года по апрель 2025 года.

Еще один иск ГТЛК на 173,6 млн рублей поступил в суд 23 октября 2020 года и пока не принят к производству.

В сентябре 2015 года ГТЛК и авиакомпания «Якутия» подписали договор о передаче трех SSJ-100 (производитель – АО «Гражданские самолеты Сухого») по программе льготного финансирования (аренда по фиксированной рублевой ставке).

В августе 2019 года в рамках авиасалона МАКС-2019 авиакомпания и ГТЛК подписали договор о передаче в операционный лизинг еще одного самолета Sukhoi Superjet-100 на срок 10 лет.

Авиакомпания «Якутия» базируется в аэропорту Якутска, эксплуатирует парк воздушных судов российского и иностранного производства, который включает Boeing-737-700 и -800, Bombardier Q300, Sukhoi SuperJet 100.

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и предприятий других отраслей. Единственный акционер компании – РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

РИА НОВОСТИ; 2020.29.10; ТЕКСЛЕР ПРЕДЛОЖИЛ СВЯЗАТЬ ПРЯМЫМИ АВИАРЕЙСАМИ ЧЕЛЯБИНСК И СТРАНЫ ШОС

Власти предлагают связать прямыми авиарейсами Челябинск с городами стран ШОС для развития торговых связей и туризма, в том числе горнолыжного, экологического и промышленного, сообщил в четверг челябинский губернатор Алексей Текслер.

В четверг проходит первый форум глав регионов государств-членов ШОС в формате видеоконференции.

По словам Текслера, Южный Урал готов развивать не только экономическое сотрудничество с регионами стран ШОС, привлекая инвестиции, но взаимодействовать в образовательной, научно-производственной, культурной, туристической сферах. Он добавил, что область интересна и с точки зрения туризма, регион обладает уникальными природно-климатическими условиями: живописные ландшафты, леса, горы, пещеры, природные целебные источники, более 3000 озер, развивается медицинский, горнолыжный, экологический и промышленный туризм.

«Со всеми государствами мы готовы развивать не только торговые связи. В 2020 году в эксплуатацию введен обновленный терминал аэропорта города Челябинска, которому в ближайшее время будет присвоена третья категория ИКАО. Это позволит принимать воздушные суда практически при любых условиях видимости. В этой связи мы предлагаем связать Челябинск с городами стран ШОС прямыми авиарейсами», – сказал губернатор на форуме.

По его словам, в настоящее время власти делают упор на повышение инвестиционной привлекательности региона и готовы работать с каждым потенциальным инвестором. Наличие производственных площадок, логистические преимущества, а также значительный образовательный и научно-производственный потенциал делают область инвестиционно-привлекательным регионом, сказал губернатор.

Также он отметил, что у области хорошие условия для резидентов территорий опережающего социально-экономического развития, локализация в которых позволит продукции иностранных компаний и отечественным производителям и стать более конкурентоспособной на отечественном и российском рынке.

Генеральный секретарь ШОС Владимир Норов, выступая на форуме, отметил, что мероприятие проходит в Челябинске – одном из крупных экономических и туристических центров РФ, обладающим значительным индустриальным, сельскохозяйственными и транспортным потенциалом. «В целом хочу отметить, что ШОС за относительно короткий промежуток времени сумела продемонстрировала эффективную модель взаимодействия, и государства намерены наращивать его. В стратегии развития ШОС до 2025 года государства-члены одними из важных направлений взаимодействия определили содействие осуществлению приграничных и межрегиональных проектов создания совместных производств», – сказал он.

Также, по его словам, в целях реализации положения стратегии на 19-м заседании совета глав государств в Бишкеке были приняты регламенты и программа развития. Программа направлена на реализацию согласованных мер, так, в торгово-экономическом и инвестиционной сферах определены такие важные направления сотрудничества, как содействие в реализации, развитие взаимовыгодного сотрудничества в сфере товаров и услуг, расширение кооперационных связей между предприятиями агрокомплекса, пояснил он. А также продвижение культурного, информационного, образовательного сотрудничества регионов, сотрудничество между предприятиями туристической индустрии, сказал Норов.

Спецпредставитель **президента РФ** по делам ШОС Бахтиер Хакимов на форуме отметил, что мы присутствуем на очень важном начале работы форума глав регионов государств-членов ШОС. «Эта интересная и перспективная инициатива, родившаяся в недрах Челябинска, была поддержана **президентом РФ**. Убеждены, что форум станет интересной и перспективной площадкой для развития взаимодействия действия в рамках ШОС во всех направлениях», – сказал он. Также, по его словам, в настоящее время мы «занимаемся серьезными вопросами подготовки совета государств глав-членов ШОС». Встреча лидеров, уточнил он, состоится 10 ноября в формате видеоконференции, на рассмотрение будет вынесен целый пакет решений.

<https://ria.ru/20201029/reysy-1582086885.html>

ТАСС; 2020.29.10; ИЗ МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В НОВОКУЗНЕЦК ЗАПУСКАЮТ НОВЫЕ АВИАРЕЙСЫ

Авиакомпания Nord Wind («Северный ветер») и туристический оператор Pegas Touristik («Пегас туристик») запускают новые авиарейсы из Москвы и Санкт-Петербурга в аэропорт Новокузнецка, откуда туристы из центральной части России смогут добраться на популярный горнолыжный курорт Шерегеш на юге Кемеровской области. Самолеты из Пулково в Новокузнецк уже начали полеты, рейсы из Москвы будут запущены с 8 ноября, сообщил ТАСС **министр транспорта** Кузбасса Сергей Рубан.

«С целью привлечения туристов на горнолыжный комплекс Шерегеш из западной части России авиакомпания «Северный ветер» при сотрудничестве с одним из крупнейших туроператоров России «Пегас туристик» организовала рейсы из Санкт-Петербурга и Москвы в новокузнецкий аэропорт с частотой 2 и 3 раза в неделю соответственно. При этом «Пегас туристик» для обеспечения доставки туристов бронирует постоянный блок мест на данных авиарейсах. Мы уверены, что развитие межрегиональных авиамаршрутов будет способствовать повышению привлекательности горнолыжного комплекса Шерегеш, а также увеличению пассажиропотока в аэропортах Кузбасса», – сказал Рубан.

Аэропорт в Новокузнецке является ближайшим к Шерегешу транспортным авиаузлом. До горнолыжного курорта из Новокузнецка можно добраться на электричке или автомобильным транспортом, расстояние составляет около 180 км. Стоимость билета на самолет из Санкт-Петербурга в Новокузнецк составляет от 5 тыс. рублей, билет из Москвы будет стоить от 2,6 тыс. рублей. Руководитель **Минтранса** Кузбасса напомнил, что в Новокузнецк с 2020 года также запущены авиарейсы из Омска, Красноярска, Новосибирска и Екатеринбурга.

Министр туризма и молодежной политики Кузбасса Антон Пятовский ранее заявлял, что старт горнолыжного сезона в Шерегеше запланирован на 14 ноября и власти ожидают роста числа туристов. Шерегеш является одним из самых популярных горнолыжных курортов в Сибири. За горнолыжный сезон его посещают около 1 млн человек. На территории курорта расположено 69 гостиниц, 25 горнолыжных трасс общей протяженностью около 50 километров и 19 подъемников. Власти Кузбасса рассчитывают, что к 2025 году поток туристов в Шерегеш увеличится до 2,2 млн человек в год.

<https://tass.ru/sibir-news/9845369>

ТАСС; 2020.28.10; ИРКУТСК И БАРНАУЛ СВЯЖУТ ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ

Авиакомпания «Ираэро» начинает выполнять прямые рейсы из Иркутска в Барнаул, сообщила в четверг **пресс-служба** компании. Ранее прямых рейсов между этими городами не было.

«Авиакомпания «Ираэро» запускает прямые рейсы из Иркутска в Барнаул. Рейсы будут выполняться по воскресеньям на самолетах Bombardier CRJ-200 ER вместимостью до 50 пассажиров», – говорится в сообщении.

Полеты по маршруту Иркутск – Барнаул – Иркутск авиакомпания начнет выполнять с 8 ноября. Цена билета в одну сторону будет составлять от 5 тыс. 515 рублей.

Авиакомпания «Ираэро» основана в 1999 году, базируется в аэропорту Иркутска, выполняет рейсы более чем в 40 городов России, а также за рубеж. В парке авиакомпании – 25 воздушных судов.

<https://tass.ru/sibir-news/9844921>

REGNUM; 2020.29.10; В АЭРОПОРТУ ЯКУТСКА УСТАНОВИЛИ СТАЦИОНАРНЫЕ ТЕПЛОВИЗОРЫ

В аэропорту Якутска усиливают меры по недопущению распространения коронавируса – установлены стационарные тепловизионные комплексы «Пергамед-барьер» для дистанционного измерения температуры тела, сообщили корреспонденту ИА REGNUM в **пресс-службе** аэропорта «Якутск».

Следите за развитием событий в трансляции: «Коронавирус в России: ожидание вакцины и лекарств»

Тепловизионный комплекс «Пергамед-барьер» будет выявлять в потоке пассажиров с повышенной температурой. Ширина охвата – 3,5 метра.

При выявлении человека с температурой, комплекс передает дежурному пункта санитарно-карантинного контроля фотографию этого человека с возможностью просмотра видео его перемещения.

«Закупки тепловизионного оборудования осуществляет **ФГКУ Росгранстрой**. В ближайшее время аэропорт дополнительно получит два переносных тепловизора», – добавили в **пресс-службе**.

Как сообщало ИА REGNUM, в Москве на автовокзалах, автостанциях, метро и МЦД установили тепловизоры, измеряющие температуру у пассажиров.

<https://regnum.ru/news/3101950.html>

РБК КУБАНЬ; 2020.29.10; АЭРОПОРТ КРАСНОДАРА ПОЛУЧИЛ РАЗРЕШЕНИЕ ПРИНИМАТЬ РЕЙСЫ В СИЛЬНЫЙ ТУМАН

Международный аэропорт Краснодар имени Екатерины II получил сертификат второй категории ИКАО. Он позволит принимать рейсы в условиях сильного тумана, сообщает **пресс-служба** аэропорта.

23 октября 2020 года **Росавиация** выдала аэропорту Краснодар допуск на посадку самолетов в условиях ограниченной видимости. Согласно извещению, аэродрому воздушной гавани Кубани присуждается вторая категория для точного захода на посадку по приборам.

Благодаря этому, в аэропорт Краснодар могут приземляться воздушные суда в условиях тумана при дальности видимости на взлетно-посадочной полосе не менее 300 метров и высоте принятия решения не менее 30 метров. Эти показатели в два раза превышают имевшиеся ранее разрешения.

Как сообщал РБК Краснодар, объемы воздушных перевозок через аэропорты Краснодарского края в январе-сентябре 2020 года снизились на 15% до 9,2 млн человек. Через аэропорт Краснодар было отправлено 1,1 млн человек (63,7% к аналогичному периоду 2019 года), аэропорт Геленджик – 208,8 тыс. человек (127,7%), аэропорт Анапа – 796,5 тыс. человека (110,7%). Через аэропорт Сочи было отправлено 2,4 млн человек (87,2%).

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/freenews/5f9ad29e9a79477db3ef44c6>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.29.10; НА САНИТАРНУЮ АВИАЦИЮ В БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫДЕЛЯТ 15 МЛН РУБЛЕЙ

В Брянской области появится санитарная авиация. На эти цели потратят 15 млн рублей. Авиационные услуги будет оказывать калининградская авиакомпания «Скол».

Стоимость одного летного часа оценивается в 200 тыс. рублей. Вертолет будет базироваться в аэропорту Брянска. Он сможет доставлять врачей и медицинские грузы, а также эвакуировать пациентов. Дальность полета должна быть не менее 400 км, отмечает интернет-газета «Брянские новости».

Как стало известно в начале октября, в Калужской области появились услуги санитарной авиации. По словам министра здравоохранения региона Алана Цкаева, 1 и 4 октября вертолеты доставили в калужские больницы пациентов из Козельского района, Хвастовичей и Тарусы.

<https://iz.ru/1080065/2020-10-29/na-sanitarnuiu-aviaciiu-v-brianskoi-oblasti-vydeliat-15-mln-rublei>

ПРАЙМ; 2020.29.10; СЛЕДСТВЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ НА ТАНКЕРЕ «ГЕНЕРАЛ АЗИ АСЛАНОВ» ЗАВЕРШЕНЫ

Следственные действия на танкере «Генерал Ази Асланов», где произошел взрыв, завершены, сообщила старший помощник руководителя Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ Елена Марковская.

Взрыв на танкере «Генерал Ази Асланов» в Азовском море в устье Керченского пролива произошел в субботу. Трех членов экипажа выбросило за борт, еще 10 подобрало проходящее мимо судно «Сириус», состояние спасенных удовлетворительное. По предварительным данным **Росморречфлота**, танкер пустым шел в Ростов-на-Дону, когда взорвались пары нефтепродуктов. Судно с поврежденной палубой изначально было отбуксировано на якорную стоянку к кубанскому берегу, а затем в керченский порт «Крым». Ранее в СК сообщили, что обнаружены останки, предположительно, пропавших членов экипажа.

«Следователи ... задействованные в расследовании уголовного дела по факту нарушения требований пожарной безопасности на танкере «Генерал Ази Асланов», завершили следственные действия на месте происшествия», – сказала Марковская.

Она добавила, что изъяты образцы топлива, перевозимого груза, а также жидкости, обнаруженной в танках судна. Следователи приступили к изучению данных консоли регистратора рейса.

«Полученная информация будет исследована и сопоставлена с данными видеорегистраторов, аудиозаписями переговоров, показаниями членов экипажа, а также с другими полученными в ходе первоначальных следственных действий материалами для восстановления полной и объективной картины происшедшего на борту», – добавила Марковская.

ТАСС; 2020.29.10; РЕЙС НОВОСИБИРСК – СТАМБУЛ ЗАДЕРЖАЛИ ПОЧТИ НА ДЕВЯТЬ ЧАСОВ ИЗ-ЗА НЕИСПРАВНОСТИ САМОЛЕТА

Рейс авиакомпании Azur Air по маршруту Новосибирск – Стамбул задержали в аэропорту вылета из-за технической неисправности самолета, сообщили в четверг ТАСС в Новосибирской транспортной прокуратуре. Время ожидания рейса составило около девяти часов

«Установлено, что в аэропорту Толмачево 29 октября задержано отправление рейса № 269 авиакомпании Azur Air по маршруту Новосибирск – Стамбул», – сообщили в прокуратуре, уточнив, что рейс был задержан из-за технической неисправности самолета.

Министерство транспорта РФ

Вылет должен был состояться в 09:20 по местному времени (05:20 мск). Всего данным рейсом должны были вылететь 182 пассажира, 11 из которых – дети. Как сообщили в прокуратуре, во время ожидания рейса пять человек отказались от вылета.

<https://tass.ru/sibir-news/9850757>

[Вернуться в оглавление](#)