



Ежедневный мониторинг СМИ

2 НОЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.02.11; БЕСПИЛОТНАЯ ПОДГОТОВКА: УЖЕСТОЧЕНИЕ НОРМ ДЛЯ ДРОНОВ ОТЛОЖИЛИ НА ГОД; УЧАСТНИКИ РЫНКА НАСТАИВАЮТ НА УПРОЩЕННОЙ ПРОЦЕДУРЕ СЕРТИФИКАЦИИ.....	4
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.02.11; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ ВЕЛЕЛИ ХОРОШО ПОДУМАТЬ; ОБСУЖДЕНИЕ ИНВЕСТПРОГРАММЫ ПРОДОЛЖИТСЯ В НОЯБРЕ	6
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.02.11; РЖД РАЗЛОЖИЛИ РИСКИ ПО КОНТЕЙНЕРАМ; РЖД СОЗДАДУТ НОВОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ОПЕРАТОРА.....	7
ЭКСПЕРТ; СЕРГЕЙ КУЛИКОВ, НИКОЛАЙ УЛЬЯНОВ; 2020.02.11; АВИАЦИЮ ДОЗАПРАВЛЯЮТ ДЕНЬГАМИ И ПРЕФЕРЕНЦИЯМИ.....	10
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.02.11; «ПРОСТО ПРЕДЛОЖИТЬ НИЗКИЙ ТАРИФ БОЛЬШОГО УМА НЕ НАДО»; ГЕНДИРЕКТОР «ПОБЕДЫ» АНДРЕЙ КАЛМЫКОВ – О ТОМ, БУДУТ ЛИ У ЛОУКОСТЕРА САМОЛЕТЫ AIRBUS И ПОЧЕМУ У НЕГО ЛОЯЛЬНЫЕ КЛИЕНТЫ	16
ВЕДОМОСТИ; 2020.02.11; ЗЕЛЕНАЯ ПОЛИТИКА ЛЕГЛА НА РЕЛЬСЫ; ЗАЧЕМ РАСШИРЯТЬ БАМ И ТРАНССИБ ПОД ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНЫХ РИСКОВ ПАДЕНИЯ СПРОСА НА УГОЛЬ	25
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ, ОЛЬГА НИКИТИНА; АЛЕКСЕЙ ЧЕРНЫШЕВ; 2020.02.11; ПАСПОРТ ИЗБАВИЛСЯ ОТ БУМАГИ; ПТС ВВЕЗЕННЫХ ИЛИ ПРОИЗВЕДЕННЫХ В РФ АВТОМОБИЛЕЙ СТАЛ ЭЛЕКТРОННЫМ	26
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.02.11; БУЛЬДОЗЕРЫ ВСТАЮТ НА ГУСЕНИЦЫ; ВЫПУСК ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ В РФ ПЕРЕШЕЛ К РОСТУ	28
ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2020.02.11; ЗА ГОСКОМПАНИЮ: СРЕДСТВА НА 5G И КВАНТОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПОЛУЧАТ КОРПОРАЦИИ; РАСПРЕДЕЛЕНИЕМ ФИНАНСОВ НА ДРУГИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЗАЙМУТСЯ ИНСТИТУТЫ РАЗВИТИЯ	29
КОММЕРСАНТЬ; ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2020.31.10; ФЛОТ ТРЕБУЕТ ЭНЕРГЕТИЧНЫХ МЕР; В КРЫМУ МОГУТ ПОСТРОИТЬ ЕЩЕ ОДНУ ТЭС.....	31
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.02.11; ГОСЗАКАЗ УКРАСЯТ ПРОЗРАЧНОСТЬЮ И САМОКОНТРОЛЕМ; ЕДИНСТВЕННЫХ ПОСТАВЩИКОВ И ВСЕХ ЗАКАЗЧИКОВ ПРОВЕРЯТ ЭЛЕКТРОНИКОЙ.....	32
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.02.11; «ПРЕДУПРЕЖДАТЬ ЗАКАЗЧИКОВ, НО СОХРАНИТЬ ЗА НИМИ СВОБОДУ ДЕЙСТВИЙ»; АННА КАТАМАДЗЕ О ПЕРСПЕКТИВАХ ПРОЗРАЧНОСТИ И ПОЛНОТЫ ДАННЫХ О ГОСЗАКУПКАХ.....	33
КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2020.02.11; ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ ДАЛИ ТРИ ГОДА; ПЕРЕХОД НА ОТЕЧЕСТВЕННОЕ ПО ДЛЯ КРИТИЧЕСКИ ВАЖНЫХ IT-СИСТЕМ ОТСРОЧЕН	35
FORBES; 2020.01.11; «РИСКИ ИЗМЕНЕНИЯ КОНЪЮНКТУРЫ ДОЛЖНЫ НЕСТИ НЕ ТОЛЬКО РЖД»	37

ИЗВЕСТИЯ; РОМАН КИЛЬДЮШКИН; 2020.01.11; ВЫЗОВ ПРИНЯТ: ВЫЙДЕТ ЛИ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК ТАКСИ НОВЫЙ ИГРОК; ВТОРОЙ ПОСЛЕ UBER АМЕРИКАНСКИЙ АГРЕГАТОР LYFT ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ ТОВАРНЫЙ ЗНАК В РОССИИ.....	41
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.31.10; ГУБЕРНАТОРОВ ПЕРЕОЦЕНЯТ; МИХАИЛ МИШУСТИН ОБСУДИЛ С НИМИ КРИ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ВЛАСТЕЙ.....	43
РБК; 2020.30.10; ЧТО ПОМОЖЕТ ГОРОДСКОМУ ТРАНСПОРТУ СТАТЬ ДОСТУПНЫМ И ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМ.....	44
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.30.10; ПРЕМЬЕР-МИНИСТР УТВЕРДИЛ СОСТАВ КОМИССИИ ПО РАЗВИТИЮ ТУРИЗМА.....	47
ЭКСПЕРТ; АННА КОРОЛЕВА; 2020.30.10; «МЫ НЕ ОТМЕНЯЕМ ВСЕ НАШИ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПЛАНЫ».....	47
ТАСС; 2020.30.10; ПООБЪЕКТНЫЙ КОНТРОЛЬ УСТАНОВЛЕН ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	49
ТАСС; 2020.01.11; ОМСК В 2021 ГОДУ ОБНОВИТ ПОЛОВИНУ ТРОЛЛЕЙБУСНОГО ПАРКА.....	50
КОММЕРСАНТЪ; 2020.29.10; НОВЫЕ ЭКЗАМЕНЫ НА ПОДХОДЕ; ЧТО ЖДЕТ НАЧИНАЮЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ В БУДУЩЕМ ГОДУ.....	51
ТАСС; 2020.30.10; РОСАВТОДОР: ОТСТАВАНИЯ ПО СРОКАМ РЕМОНТА ДОРОГ В ПЯТИ РЕГИОНАХ УСТРАНЯТ ДО КОНЦА ГОДА.....	55
ТАСС; 2020.30.10; ВСЕ РЕГИОНЫ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНИТЬ ОБНОВЛЕННЫЙ «ДОРОЖНЫЙ» НАЦПРОЕКТ – ГЛАВА БУРЯТИИ.....	55
ПРАЙМ; 2020.30.10; ЦЫДЕНОВ ПРЕДЛОЖИЛ СОЗДАТЬ В РОССИИ ОПОРНУЮ СЕТЬ ДОРОГ.....	56
ТАСС; 2020.30.10; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШИЛИ РЕКОНСТРУКЦИЮ МОСТА НА САМОЙ ЗАГРУЖЕННОЙ ТРАССЕ РЕГИОНА.....	56
ТАСС; 2020.30.10; ЗАВЕРШЕН ПЕРВЫЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ 10 КМ АВТОПОДЪЕЗДА К ТЕРИБЕРКЕ ПОД МУРМАНСКОМ.....	57
ТАСС; 2020.30.10; РОСАВТОДОР ЗАВЕРШИЛ КАПРЕМОНТ ДОРОГИ К ПРОПУСКНОМУ ПУНКТУ НА ГРАНИЦЕ ФИНЛЯНДИИ И КАРЕЛИИ.....	58
ТАСС; 2020.30.10; В УДМУРТИИ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПОЧТИ 140 КМ ДОРОГ.....	58
ТАСС; 2020.30.10; В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ УЧАСТОК ТРАССЫ, ВЕДУЩЕЙ К СЕЛУ НОВАЯ ВОЛЯ.....	59
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.30.10; В ЕКАТЕРИНБУРГЕ УВЕЛИЧАТ НА ЛИНИЯХ ЧИСЛО НОВЫХ АВТОБУСОВ.....	59
ИЗВЕСТИЯ; 2020.30.10; РЕМОНТ ДОРОГИ К КОРЕННОЙ ПУСТЫНИ ЗАВЕРШАЮТ В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ.....	60
ПРАЙМ; 2020.30.10; ГТЛК РАЗМЕСТИЛА НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ ВЫКУПЛЕННЫЕ ПО ОФЕРТЕ ОБЛИГАЦИИ НА 1,8 МЛРД РУБ.....	60
ТАСС; 2020.01.11; В РОССИИ ВОДИТЕЛИ СМОГУТ ОФОРМЛЯТЬ ЭЛЕКТРОННОЕ ИЗВЕЩЕНИЕ О ДТП.....	60
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.31.10; ТАХОГРАФЫ ДОЛЖНЫ УСТАНОВИТЬ НА ЧАСТНЫХ АВТОБУСАХ.....	61
REGNUM; 2020.30.10; СВЕРДЛОВСКИЙ МИНТРАНС И ТАКСИСТЫ ДОГОВОРИЛИСЬ ПО ЗАЩИТНЫМ ЭКРАНАМ.....	61
ТАСС; 2020.30.10; РЖД: ТАРИФНЫЕ РЕШЕНИЯ ПОЗВОЛЯТ СТИМУЛИРОВАТЬ ОПЕРАТОРОВ К ОПТИМИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК.....	63

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.30.10; СПАСАТЕЛЬНАЯ ОПЕРАЦИЯ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ НЕ ПРЕКРАЩАТЬ СУБСИДИРОВАНИЕ «КОМЕТ» НА ЧЕРНОМ МОРЕ.....	64
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.30.10; РЕЧНИКИ РАССКАЗАЛИ АЛЕКСАНДРУ ПОШИВАЮ О ПРОБЛЕМАХ НА СЕВЕРЕ	64
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА БОНДАРЕНКО; 2020.01.11; ПОЛЕТЫ В ЯПОНИЮ ВОЗОБНОВИЛИСЬ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА.....	66
РИА НОВОСТИ; 2020.01.11; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ЯПОНИЕЙ.....	66
РИА НОВОСТИ; 2020.01.11; САХАЛИН ВРЕМЕННО ОТКАЖЕТСЯ ОТ УСЛУГ «АЭРОФЛОТА»	67
ТАСС; 2020.01.11; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ КАЗАНИ В СТАМБУЛ	68
ТАСС; 2020.31.10; КИТАЙ ПРИОСТАНОВИТ НА МЕСЯЦ РЕЙС AIR CHINA МОСКВА-ШИЦЗЯЧЖУАН ИЗ-ЗА ПАССАЖИРОВ С COVID-19	68
ПРАЙМ; 2020.30.10; НИДЕРЛАНДСКАЯ KLM ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ	68
ТАСС; 2020.30.10; UTAIR ВВЕЛА НОВЫЕ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В ТАНЗАНИЮ НА НОВЫЙ ГОД ИЗ-ЗА РОСТА СПРОСА НА БИЛЕТЫ	69
ТАСС; 2020.30.10; UTAIR С 31 ОКТЯБРЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙС ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В ХАНТЫ-МАНСКИЙСК.....	69
РЖД-ПАРТНЕР; 2020.30.10; С ВОССТАНОВЛЕНИЕМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК СПРОС НА ГРУЗОВЫЕ ЧАРТЕРЫ СТАЛ СНИЖАТЬСЯ	69
ТАСС; 2020.30.10; УБЫТОК «АЭРОФЛОТА» ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ СОСТАВИЛ 65,56 МЛРД РУБЛЕЙ.....	70
ТАСС; 2020.31.10; В УМВД НАЗВАЛИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНУЮ ПРИЧИНУ ДТП С АВТОБУСОМ ПОД ВОРОНЕЖЕМ	70
ТАСС; 2020.31.10; ПОМИНАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО ЖЕРТВАМ АВИАКАТАСТРОФЫ А321 ПРОШЛА В КАИРЕ.....	71
РИА НОВОСТИ; ВИКТОР ЗВАНЦЕВ; 2020.30.10; «МЫ НЕ ХОТЕЛИ ИХ ОТПУСКАТЬ»: КТО ВИНОВЕН В АВИАКАТАСТРОФЕ НАД СИНАЕМ	71

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.02.11; БЕСПИЛОТНАЯ ПОДГОТОВКА: УЖЕСТОЧЕНИЕ НОРМ ДЛЯ ДРОНОВ ОТЛОЖИЛИ НА ГОД; УЧАСТНИКИ РЫНКА НАСТАИВАЮТ НА УПРОЩЕННОЙ ПРОЦЕДУРЕ СЕРТИФИКАЦИИ

Власти перенесли введение норм об обязательной сертификации малых дронов (30 кг и менее) и обучении пилотов наравне с экипажами других воздушных судов как минимум на год. Предполагалось, что такой законопроект внесут в Госдуму в этом году, но правительство отказалось от этих планов, выяснили «Известия». С инициативой законодательно ужесточить требования к беспилотникам ранее выступал **Минтранс**. Ведомство продолжает работу над законопроектом, сообщили «Известиям» в министерстве. Участники рынка считают, что инициатива **Минтранса** выльется в неподъемные расходы, которые сделают использование беспилотников невыгодным.

Законопроект в полете

Правительство решило исключить законопроект **Минтранса** о введении обязательной сертификации для малых дронов и обучении их пилотов наравне с экипажами других воздушных судов из плана законопроектной деятельности на 2020 год. Это следует из распоряжения премьер-министра **Михаила Мишустина**, подписанного 20 октября 2020 года. С документом ознакомились «Известия». Это означает, что кабмин если и внесет законопроект в Госдуму, то не раньше 2021 года.

Разработанные **Минтрансом** поправки в Воздушный кодекс были опубликованы на портале regulation.gov.ru 7 сентября. Законопроект предлагал ввести обязательную сертификацию малых беспилотников (сейчас она необходима только для судов массой больше 30 кг). Кроме того, документ предусматривал, что управлять такими дронами смогут только люди, которые прошли подготовку по федеральным авиационным правилам, как и экипажи воздушных судов.

По информации «Известий», инициатива отложить внесение законопроекта в Госдуму в этом году исходила от **Минтранса**. **В ведомстве и в правительстве не стали комментировать эту информацию.**

В то же время в **Минтрансе** отметили, что работа над законопроектом продолжается, а вопрос об упрощенном режиме сертификации беспилотников и обучения пилотов находится в проработке. В ведомстве подчеркнули, что предлагаемое регулирование относится исключительно к беспилотным воздушным судам (БВС) с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, используемым для коммерческих перевозок грузов, почты или выполнения авиаработ.

– Законопроект направлен на минимизацию рисков причинения ущерба третьим лицам или имуществу по причине использования БВС, не отвечающего минимальным требованиям безопасности полетов и управления им неквалифицированным внешним пилотом, – пояснили в министерстве.

Однако рабочая группа по совершенствованию законодательства в целях обеспечения реализации плана мероприятий Национальной технологической инициативы (НТИ) «Аэронет», объединяющая участников рынка беспилотников, критиковала законопроект. Отрасль настаивает, что инициатива **Минтранса** выльется в неподъемные расходы, которые сделают использование беспилотников невыгодным по сравнению с альтернативами.

«Принятие предложенного **Минтрансом** законопроекта приведет к существенному увеличению области предоставления госуслуг с прямым участием государства в лице

уполномоченных органов (**Росавиации**), росту административных барьеров в развитии рынка БАС (беспилотных авиационных систем), значительному возрастанию временных и финансовых затрат на получение разрешительных документов для коммерческого использования БАС», говорится в письме ассоциации «Аэронет» (есть в распоряжении «Известий»).

Всё это ожидаемо приведет к торможению развития рынка БАС и услуг с их использованием либо уходу большей части рынка в «теневую» область, считают авторы документа.

Впрочем, в Минтрансе утверждают, что на расширенном заседании рабочей группы «Аэронет» высказаны позиции в поддержку существующей редакции законопроекта. **В вопросах обеспечения безопасности полетов, охраны жизни граждан и имущества необходимо взвешенно подходить к возможным затратам отраслевых предприятий, планирующих вести коммерческую деятельность в этой сфере**, подчеркнули в ведомстве. **Наличие сертификата, удостоверяющего соответствие требованиям, является гарантом свободной работы на рынке услуг**, сказали там.

Рабочая группа выразила позицию профессионального сообщества, и «Платформа НТИ» согласна по всем вопросам, говорит ее пресс-секретарь Юрий Сушинов. По его словам, в вопросах подготовки персонала и сертификации «легких» БАС есть неурегулированные моменты. Доработать Воздушный кодекс в этой части действительно нужно, согласен он. Но стоит не усложнять процедуры, а дифференцировать требования и процедуры в зависимости не только от массы БВС, а также целей и условий использования.

– Предложенные Минтрансом инициативы в виде обязательной государственной сертификации «легких» БАС и персонала повлекут значительные расходы для бизнеса и государства на исполнение и администрирование предлагаемых процедур, – отметил Юрий Сушинов.

По его словам, законопроектом усложнялась сертификация для коммерческих полетов, но предполагалось освободить от обязательной сертификации всех, кто не выполняет авиационные работы или коммерческие перевозки и заказы. Возникает ситуация, когда при одном и том же полете дрона предъявляются разные требования. Это явно не способствует безопасности, сказал Юрий Сушинов.

Развиваться нельзя регулировать

Главное в регуляторике – это ответственность регулятора за показатели развития, уверен директор «Аэронета» Глеб Бабинцев. Иначе всё останется как есть, и законодательство продолжит формироваться по запретительному принципу, считает он.

Отрасль вовсе не призывает отказываться от сертификации БВС до 30 кг, говорит технический директор и главный конструктор «Птеро» Амир Валиев. Предъявляемые требования должны соответствовать степени риска. Она не должна быть во всех случаях максимальной, как при полетах на малой высоте над густонаселенной местностью, указывает эксперт.

Отсутствие необходимости сертифицировать БВС со взлетной массой менее 30 кг способствовало бурному развитию этой категории беспилотников и появлению новых услуг, обратил внимание Амир Валиев. В качестве примера он привел вышедший почти год назад закон о возможности летать до высоты 150 м в пределах визуальной видимости без заявок на использование воздушного пространства. Это привело к почти троекратному росту продаж мультикоптеров. Их, как правило, используют для свадеб, презентаций недвижимости и так далее.

Необходимость повышения безопасности эксплуатации легких беспилотников сомнения не вызывает, рассуждает руководитель центра технологий, медиа и телеком ЕУ Юрий Гедгафов. Однако применение к ним правил пилотируемой авиации будет неэффективно из-за множества отличий: дистанционное или автономное управление, сверхнизкие

высоты и скорости, количество, в десятки раз превышающее число пилотируемых судов, перечисляет он.

Потенциал применения беспилотников в России огромен, особенно с учетом территории и развития транспортной инфраструктуры, полагает Юрий Гедгафов. Но рынок растет медленно, многие российские производители беспилотников фокусируются на зарубежных рынках, в том числе из-за сложностей регулирования. Мировой опыт показывает, что можно повысить безопасность эксплуатации дронов, при этом не ограничивая развитие областей применения.

С точки зрения коммерческого применения лицензирование операторов беспилотников и проверка качества заявленных технических характеристик аппаратов представляется логичным, говорит генеральный директор Infomost Борис Рыбак. При этом перед введением новых сертификационных процедур нужно проанализировать, какая техника и в каких количествах поступит на рынок в ближайшие годы, чтобы не выстраивать непреодолимые барьеры для ее входа на рынок.

По мнению председателя правления ГК «Геоскан» Алексея Семенова, в регуляторике по БПЛА должно быть обязательно учтено мнение отраслевого сообщества. Оно стало достаточно зрелым, чтобы предлагать решения, которые не только способствуют развитию рынка, но и обеспечат защиту безопасности и интересы государства, заключил он.

<https://iz.ru/1080760/anna-ustinova-german-kostrinskii/bespilotnaia-podgotovka-uzhestochenie-norm-dlia-dronov-otlozhili-na-god>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.02.11; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ ВЕЛЕЛИ ХОРОШО ПОДУМАТЬ; ОБСУЖДЕНИЕ ИНВЕСТПРОГРАММЫ ПРОДОЛЖИТСЯ В НОЯБРЕ

Правительство так и не согласовало инвестпрограмму ОАО РЖД и предложения монополии по ее балансировке: обсуждения, которые должны были завершиться в конце октября, сдвинуты на ноябрь. По данным “Ъ”, рассматривается вариант, при котором тарифы ОАО РЖД в 2021 году вырастут в соответствии с социально-экономическим прогнозом на 3,7%, а также будет продлена «налоговая» тарифная надбавка в 1,5%. Если такие параметры утвердят, монополии придется пересматривать свою большую и весьма инерционную инвестпрограмму.

Как рассказали источники “Ъ”, 29 октября на молниеносном (20 минут) совещании у первого вице-премьера **Андрея Белоусова**, которое было продолжением встречи днем ранее, ОАО РЖД отправили дорабатывать варианты соотношения инвестпрограммы с возможностями индексации тарифа. Заседание правительственной комиссии по транспорту, которая должна была рассматривать этот вопрос, сдвинули с 30 октября на ноябрь, уточнили другие собеседники “Ъ”.

Один из источников “Ъ” рассказывает, что правительство сориентировало ОАО РЖД на недифференцированную индексацию тарифа на грузовые перевозки на 3,7% (инфляция минус 0,1%) и продление надбавки в 1,5%. Надбавка, введенная для покрытия изменения налоговой нагрузки с 2018 года, принесла ОАО РЖД 18 млрд руб. в 2018 году и 21 млрд руб. в 2019 году. Но ее действие истекает в конце 2021 года.

Монополия просила продлить и увеличить надбавку: так, по расчетам ОАО РЖД, уже в 2021 году средства от надбавки окажутся меньше фактического дополнительного налогового бремени на 18,3 млрд руб. ОАО РЖД предлагало поднять надбавку до уровня 2,7–3,45% в 2021–2025 годах, что принесло бы ей за это время около 142 млрд руб. дополнительных средств для компенсации роста налоговых платежей, в том числе акцизов и ставки налога на имущество по объектам железнодорожной инфраструктуры. Эта ставка с 2021 года должна увеличиться с 1,6% до 2,2%.

Само ОАО РЖД для балансировки инвестпрограммы на фоне падения погрузки предлагало ряд тарифных мер, в том числе дифференциацию грузовых тарифов с увеличением на 15,8% тарифа на порожний пробег, что должно было сильно ударить по операторам (см. “Ъ” от 27 октября). Как писал “Ъ” 29 октября, 28 октября господин **Белоусов** отправил предложения ОАО РЖД на доработку, продолжение совещания не изменило эти решения.

В ОАО РЖД, секретариате господина **Белоусова**, **Минтранс от комментариев отказались**. Тарифные заявки в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) от ОАО РЖД не поступали, говорят в службе, а содержание рабочих совещаний ФАС не комментирует. В Минэкономике и Минфине не ответили на запрос “Ъ”.

Теперь ОАО РЖД придется скорректировать инвестпрограмму под заданные параметры (в последнем октябрьском варианте на 2021 год она оценивалась в 685,2 млрд руб.). По мнению главы «Infoline–Аналитики» Михаила Бурмистрова, даже базовый уровень индексации в 3,7% в сегодняшней экономической ситуации для многих отраслей уже очень чувствителен с учетом сокращения прибыли.

Но, что важнее, инвестпрограмма ОАО РЖД носит инерционный характер: при изменении географии спроса на российскую продукцию монополия не транслирует эти изменения в финансирование инфраструктурных проектов. Так, отмечает эксперт, например, спрос на уголь на северо–западном направлении переживает долгосрочный спад, а на Восточном полигоне, напротив, помимо угля появились высокодоходные контейнерные грузы.

Конечно, говорит эксперт, на коротком промежутке времени с учетом заключенных контрактов с подрядчиками строительные планы поменять невозможно, но в рамках трехлетней инвестпрограммы уже необходимо обозначить новые векторы с дополнительным фокусом на расшивке узких мест на Восточном полигоне. Вторая проблема, отмечает Михаил Бурмистров, в том, что инвестпрограмма все чаще становится аргументом в тарифных спорах, а не инструментом развития грузовой базы, что влияет на логику ее построения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4557398>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.02.11; РЖД РАЗЛОЖИЛИ РИСКИ ПО КОНТЕЙНЕРАМ; РЖД СОЗДАДУТ НОВОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ОПЕРАТОРА

После приватизации «Трансконтейнера» РЖД решили создать нового крупного контейнерного оператора. Согласно плану к 2025–му он должен войти в тройку крупнейших в России, а долю в нем получит частный инвестор

РЖД, которые в прошлом году в ходе приватизации продали 50% плюс две акции крупнейшего в России контейнерного оператора «Трансконтейнер», планируют создать нового игрока на этом рынке. Об этом РБК рассказали два источника, близких к «РЖД Логистике» (управляет оставшимися контейнерными активами РЖД), и подтвердил собеседник в одном из железнодорожных операторов.

План, как рассказывают два собеседника РБК, – вывести новую компанию к 2025 году в тройку крупнейших российских контейнерных операторов. При этом развивать проект РЖД планируют с участием партнера – частный инвестор должен появиться уже в следующем году.

Представители «РЖД Логистики» и РЖД отказались от комментариев.

Как будет создана новая компания

Предполагается, что новая компания получит от «РЖД Логистики» контракты и клиентскую базу, а также ее «дочку» Far East Land Bridge (FELB) – она специализируется на железнодорожных перевозках в контейнерах из Китая, Южной Кореи и Японии в Европу и Россию и обратно по Транссибирской магистрали, говорят два источника РБК со ссылкой на предварительную презентацию проекта РЖД. Центральная дирекция по

управлению терминально–складским комплексом монополии может передать ей в аренду на 49 лет 11 ключевых терминалов – от Мурманска до Гродеково, расположенного в Приморском крае у границы с Китаем, продолжают они. Но терминалов может быть больше – 12–13, уточняет один из собеседников РБК.

Новый оператор также получит от РЖД парк фитинговых платформ (на них возятся контейнеры) и инвестиции в инфраструктуру передаваемых терминалов. На первом этапе, как отмечает источник РБК, речь может идти примерно о 200 млн руб. Это незначительная сумма по сравнению с вложениями РЖД в развитие контейнерного транзита в России в целом – замглавы РЖД Алексей Шило в сентябре заявил, что компания сохраняет планы инвестировать в это направление более 200 млрд руб. «в ближайшие годы». Кроме того, оператор может получить от РЖД льготы на ремонт и приоритетный проезд по сети, замечает один из собеседников.

Частный инвестор должен помочь с внедрением цифровой платформы–экспедитора, инвестировать в обновление оборудования и терминалов, в закупку платформ и контейнеров у действующих игроков и на заводах, а также обеспечить оператора грузовой базой, говорят источники РБК. Его вклад в компанию должен быть «соразмерен» вложениям РЖД, то есть его доля в компании может составить 50%.

Главой новой компании может стать бывший гендиректор «Трансконтейнера» Вячеслав Сараев, добавляют два источника РБК: после приватизации, в марте 2020–го, он перешел в «РЖД Логистику» – на пост заместителя гендиректора. Сараев отказался от комментариев.

К 2025 году доналоговая прибыль (ЕБИТДА) новой компании должна составить 18 млрд руб. в год, а ее оценка (evaluation value, EV) – 100 млрд руб., говорят два источника РБК со ссылкой на презентацию РЖД.

Какие планы у оператора

Объем контейнерных перевозок «РЖД Логистики» за 2019 год составил 163,3 тыс. контейнеров двадцатифутового эквивалента (twenty-foot equivalent unit, TEU), увеличившись на 56% к 2018 году, следует из отчета компании. Основной рост пришелся на направление Китай – Европа – Китай (на 56%, до 139,5 тыс. TEU). На первом этапе (2021–2022 годы) парк нового оператора будет состоять из 5 тыс. фитинговых платформ, а объем перевозок – 0,4 млн TEU в год, говорят два источника РБК со ссылкой на презентацию РЖД. Таким образом, объем перевозок по сравнению с результатами «РЖД Логистики» должен вырасти почти в 2,5 раза. В 2023–2024 годах количество платформ компании должно утроиться (15 тыс.), а объем перевозок вырасти до 1,1 млн т TEU в год. На третьем этапе (2024–2025 годы) у компании должно быть уже 32 тыс. платформ и 95 тыс. контейнеров, а объем перевозок – 2 млн TEU в год, добавляют собеседники.

У лидера рынка – «Трансконтейнера», принадлежащего группе «Дело» Сергея Шишкарева, – 85,7 тыс. контейнеров и 31,7 тыс. платформ для их перевозки. В 2019 году «Трансконтейнер» перевез 2,05 млн TEU, или почти 40% всех грузов в контейнерах (5,196 млн TEU). Группе также принадлежат 38 контейнерных терминалов. На втором месте с большим отрывом – группа FESCO (ее крупнейший акционер – Зиявудин Магомедов), у которой 40 тыс. контейнеров и около 6 тыс. платформ, в 2019 году компания обработала 625 тыс. TEU. Замыкает тройку «Евросиб СПб – транспортные системы» Дмитрия Никитина, ему принадлежит около 3 тыс. платформ, а объем перевозок в прошлом году составил 145 тыс. TEU.

Потенциал рынка контейнеров

«Высокие показатели достигнуты в контейнерном транзите, и уверен, что на конец года мы выйдем на цифру более 20% прироста по контейнерным перевозкам», – заявил гендиректор РЖД Олег Белозеров на заседании коллегии Минтранса 9 октября. То есть речь идет об увеличении рынка до более 6 млн TEU.

«Фундаментальные причины для роста контейнерных перевозок есть. Мы к этому готовимся, парк платформ сегодня достаточный, профицитный, драматичных темпов роста ставки по фитинговым платформам мы тоже не видим. Контейнеры закупаются и за рубежом, и наши производители внутри страны начали их активно предлагать», – добавил позже его заместитель Алексей Шило. По его словам, сейчас Россия находится не на первых местах по контейнеризации перевозок, но инвестиции целого ряда крупных грузоотправителей направлены на закупку контейнеров.

Гендиректор группы «Дело» Игорь Яковенко сказал, что в компании не видели проекта создания нового контейнерного оператора. «Однако если такой план действительно реализуется, то это вызывает у нас серьезнейшую обеспокоенность», – отметил он. По его словам, действия РЖД нарушают «дух договоренностей», которые обсуждались при приватизации «Трансконтейнера», о неизменности условий работы на рынке контейнерных перевозок на среднесрочном горизонте, исходя из которых группа «Дело» считала свою модель участия в приватизации компании и ее дальнейшего развития.

На аукционе по приватизации «Трансконтейнера», состоявшемся в ноябре 2019 года, группа Шишкарева обошла двух других претендентов – «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова, которым уже принадлежало 25,1% оператора, и Первую грузовую компанию (ПГК) Владимира Лисина. Для этого «Делу» пришлось заплатить почти вдвое больше стартовой цены – 60,3 млрд руб. К тому же группа потратила еще около 60 млрд руб. на выкуп миноритариев, включая «Енисей Капитал». На эти сделки она привлекала кредиты в Сбербанке.

Появление нового контейнерного оператора РЖД – вполне ожидаемое решение, отмечает гендиректор компании «INFOLine–Аналитика» Михаил Бурмистров. «У компании есть клиентская база. С учетом роста контейнерных перевозок и успеха с приватизацией «Трансконтейнера» это интересная идея и реалистичная», – считает он. Сейчас создание оператора с нуля не вписывается в инвестпрограмму монополии, поэтому РЖД и хотят привлечь частного партнера, добавил эксперт.

«Если РЖД хотят привлечь туда (в нового контейнерного оператора. – РБК) частного инвестора, то надеемся, что это произойдет на конкурсной основе, с соблюдением всех процедур, принятых при приватизации госимущества», – отметил Яковенко. Представитель «Енисей Капитала» отказался комментировать, будет ли компания претендовать на покупку доли в новом операторе. РБК направил запрос в ПГК.

Как это скажется на конкуренции

С учетом размеров рынка контейнерных перевозок новый оператор сможет занять свою долю за счет двух источников – доли «Трансконтейнера» или мелких и средних операторов, считает глава «Дела». «Поскольку свою долю мы отдавать не намерены, значит, под угрозой бизнес относительно небольших операторов, многие из которых несут серьезные обязательства по лизингу подвижного состава», – предупредил он. Яковенко выступил против «такой монополизации рынка», особенно с учетом доли структур РЖД – Объединенной транспортно-логистической компании и Федеральной грузовой компании – на рынке контейнерных перевозок. При этом сам «Трансконтейнер» оценивает свою долю на рынке фитинговых платформ в России более чем в 50%.

В пресс-службе FESCO отказались от комментариев, с представителем «Евросиб СПб» связаться не удалось.

РЖД постоянно указывают на нехватку средств на инвестпрограмму для модернизации инфраструктуры и на этом основании предлагают правительству повышение тарифов в том числе и на контейнерные перевозки, которые бьют по всему рынку, продолжает Яковенко. Недавно стало известно, что РЖД предложили индексировать тарифы на перевозку контейнеров на 4%. При этом компания намерена инвестировать в создание нового игрока в нише, где нет недостатка в частных компаниях, желающих там работать,

замечает он. «По нашему мнению, такой подход не в полной мере соответствует роли и миссии государственной инфраструктурной компании», – отметил глава «Дела».

Источник РБК, близкий к монополии, утверждает, что новый оператор не будет прямым конкурентом действующих игроков. Помимо оказания комплексных логистических услуг для крупных промышленных предприятий (3PL), экспорта и транзита компания намерена заниматься перевозками, требующими специализированного подвижного состава (рефрижераторов танк–контейнеров, флекситанков и др.), а также контейнеризацией новых видов грузов с высокой добавленной стоимостью, замечают два источника со ссылкой на презентацию РЖД. На третьем этапе развития (2024–2025 годы) новый оператор намерен заниматься также проектами в области управления цепями поставок (4PL), подразумевающими полную передачу ему логистической функции от промышленных предприятий.

Вряд ли у РЖД были какие–то формальные договоренности с группой «Дело» о запрете на создание оператора в сфере контейнерного бизнеса, а конкуренция на рынке на пользу грузовладельцам, считает Бурмистров. Но компании Шишкарева, «заплатившей большие деньги за «Трансконтейнер», такая конкуренция не будет приятна», заключает эксперт.

https://www.rbc.ru/business/02/11/2020/5f9aea749a794703d769545b?from=from_main_1

ЭКСПЕРТ; СЕРГЕЙ КУЛИКОВ, НИКОЛАЙ УЛЬЯНОВ; 2020.02.11; АВИАЦИЮ ДОЗАПРАВЛЯЮТ ДЕНЬГАМИ И ПРЕФЕРЕНЦИЯМИ

Российские власти поддерживают игроков отрасли в расчете на восстановление не только авиaperевозок, но и отечественного авиастроения

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) продолжает пересматривать свои прогнозы относительно перспектив мировых авиaperевозок. На этот раз она «заглянула» в 2021 год.

По мнению экспертов этой организации, в следующем году общая выручка отрасли снизится не на 29%, как предполагалось, а на 46% относительно благополучного 2019 года, когда мировые авиакомпании заработали 838 млрд долларов.

Ранее IATA понизила прогноз падения перевозок в 2020 году: если до этого ожидалось, что трафик упадет на 63%, то последний прогноз предполагает его сокращение уже на 66%.

Так что кризис в авиации, связанный с пандемией коронавируса, затягивается.

Для России ситуация осложняется тем, что страна на протяжении последних лет пытается возродить собственное гражданское авиастроение, а падение перевозок влечет за собой падение спроса на воздушные суда. Мировые авиастроительные концерны сворачивают производство и сокращают персонал. Мы на этом фоне стимулируем покупку новых российских самолетов отечественными компаниями и поддерживаем авиaperевозчиков в расчете на то, что они будут покупать и эксплуатировать российские авиалайнеры. И даже добиваемся определенных успехов.

Жесткая посадка

А так хорошо все начиналось. В январе этого года российская гражданская авиация перевезла 8,896 млн пассажиров, это на 6,8% больше, чем в январе 2019-го. В феврале прирост составил сопоставимые 6,5%. Хорошие темпы роста для начала года, которое считается низким сезоном.

Но уже в марте коронавирус обрушил перевозки относительно февраля почти на 30%.

«Аэрофлот» из-за сокращения количества зарубежных рейсов в марте уступил первое место по числу перевезенных пассажиров авиакомпании «Сибирь».

А крупнейший отечественный лоукостер «Победа», входящий в группу «Аэрофлот», и вовсе с апреля приостановил полеты на два месяца.

Так что в апреле число пассажиров, перевезенных нашими авиакомпаниями, уменьшилось на порядок: вся российская гражданская авиация перевезла только около 740 тыс.

пассажиров, что составляет около 8% от 9,3 млн человек, перевезенных за тот же месяц прошлого года.

Отрасль оказалась на грани коллапса.

Во всем мире главным драйвером ее поддержки стало государство. Например, группа Lufthansa договорилась с властями Германии о передаче им пакета в 20% акций в обмен на предоставление помощи в размере 9 млрд евро. Альянс Air France – KLM получил в общей сложности 10,4 млрд евро.

Россия не стала исключением: отрасль была внесена в число наиболее пострадавших, а в мае правительство приняло решение выплатить авиаперевозчикам субсидии в размере 23,4 млрд рублей. Однако условия предоставления этих субсидий таковы, что, по последним имеющимся данным **Росавиации**, на начало августа авиакомпании получили только около 11,7 млрд рублей. При этом наибольшая доля пришлась на группу «Аэрофлот» – 7,89 млрд рублей.

В июле **председатель правительства РФ Михаил Мишустин** подписал распоряжение о выделении **Росавиации** из Резервного фонда правительства 3 млрд рублей для дополнительного субсидирования региональных перевозок (в бюджете текущего года на эти цели было заложено 8,3 млрд рублей).

По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), 35 крупнейших российских пассажирских авиакомпаний, на которые приходится более 99% перелетов, по итогам первого полугодия 2020 года получили операционный убыток в размере 121 млрд рублей.

Исполнительный директор аналитического агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев оценивает накопленные потери российских авиакомпаний более чем в 200 млрд рублей.

В середине октября АЭВТ обратилась к правительству с предложением выделить авиакомпаниям дополнительные субсидии в размере 50 млрд рублей, поскольку отрасль входит в низкий зимний сезон и пережить его им помогут 30 млрд рублей, предоставленные в четвертом квартале этого года и 20 млрд – в первом квартале 2021-го.

Как сообщили «Эксперту» в ассоциации, реакции на это предложение со стороны кабинета министров пока не было.

Невольный вклад в дело поддержки российских авиакомпаний внесли пассажиры, купившие билеты на рейсы, которые впоследствии были отменены из-за пандемии. По разным оценкам, они «прокредитовали» перевозчиков примерно на 60-70 млрд рублей. Этот «долг» пассажиры могут погасить, оплатив им – полностью или частично – покупку нового билета. Тем, кто хочет получить «живые» деньги, придется ждать три года: по решению правительства авиакомпании начнут выплаты по истечении этого срока. Так что погашение этого долга не станет для авиакомпаний катастрофической проблемой.

Другое дело, что авиакомпании опасаются ухудшения их положения в связи с запланированным с января 2021 года удвоением ставки НДС для тех, кто осуществляет внутренние рейсы через Москву: с нынешних 10% она увеличится до 20%. «В обычное время авиакомпании справились бы с такой дополнительной налоговой нагрузкой и отвлечением средств из оборота, но не сегодня, – отметили в компании «Сибирь». – Недополученная выручка из-за повышения НДС в целом по отрасли может превысить 25 млрд рублей за год. Верным решением было бы не ухудшать условия деятельности авиакомпаний и продлить действующую ставку НДС 10% на два-три года».

Выше всех

Помимо мер поддержки, которые, что называется, бьют по площадям, то есть предназначаются всем участникам, отдельную помощь получил «Аэрофлот». Это и определенные преференции в части международных перевозок, и содействие правительства в предоставлении компании дополнительной финансовой помощи. Так, в июле в ходе встречи главы «Аэрофлота» Виталия Савельева с премьером **Михаилом**

Мишустиным стало известно, что «Аэрофлот» получил государственные гарантии на кредиты в сумме 70 млрд рублей.

Но самым существенным вкладом государства в поддержку «Аэрофлота» стало его участие в SPO компании. По результатам доэмиссии «Аэрофлот» сумел привлечь 80,04 млрд рублей, из которых 50 млрд – деньги Фонда национального благосостояния. За счет них РФ увеличила свою долю в уставном капитале «Аэрофлота» с 51,17 до 57,34%. В покупке оставшегося пакета также участвовали структуры с государственным участием. По мнению министра финансов Антона Силуанова, которое он высказал в интервью телеканалу РБК, покупка акций для ФНБ – это выгодная инвестиция. «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». Отметим, что пик цен на акции «Аэрофлота» – 225 рублей за акцию – пришелся на июль 2017 года. Затем курс начал снижаться, к октябрю того же года цена опустилась до 180 рублей, а в начале нынешнего года цена на бумаги «Аэрофлота» «гуляла» в коридоре 100-120 рублей за акцию.

«Никаких причин оказывать «Аэрофлоту» государственную помощь в таком объеме нет, – считает член общественного совета при **Министерстве транспорта России** Алексей Хазбиев. – Государственная поддержка должна быть обусловлена целым рядом требований. Например, юридически зафиксированным обязательством о покупке значительно большего количества российской авиационной техники, нежели это предусмотрено действующими контрактами, заключенными еще до пандемии, повышением производительности труда, которая у него отстает от лидеров мирового рынка в разы».

С тем, что «Аэрофлот» имеет привилегированное положение, согласны и другие эксперты отрасли.

Так, в своем выступлении на онлайн конференции «Авиационное финансирование и лизинг в России и СНГ» директор научного центра экономического мониторинга, анализа и прогнозирования ФГУП ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд отметил, что угроза ухода с рынка некоторых авиакомпаний существует и, по его мнению, это может привести к монополизации, поскольку «Аэрофлот» имеет возможность пользоваться более мощной господдержкой, чем другие авиакомпании, а вопросы относительно увеличения его доли рынка были и раньше. Он считает, что необходимо бороться за восстановление рыночных условий в отрасли: «Чем больше авиакомпаний переживет кризис, тем легче потом будет восстановить конкуренцию».

Беда сближает

С момента начала коронакризиса с мирового рынка ушли порядка 50 авиакомпаний. Что касается российского рынка, то взгляды на его будущее разнятся.

«Я предполагал, что уже во второй половине августа первые компании сойдут с дистанции и обанкротятся, – говорит Олег Пантелеев. – Этого не произошло по двум причинам: туристический сезон затянулся, что сыграло в плюс, к тому же была поддержка от турецкого рынка». Второй фактор, помешавший, по его словам, разориться большинству неудачников, – введение моратория на банкротство. Напомним, что правительство РФ в апреле ввело шестимесячный запрет на возбуждение дел о банкротстве по заявлениям кредиторов. Но он закончился как раз на днях.

По данным **Росавиации**, в стране на начало сентября насчитывалось 109 компаний, имеющих право осуществлять коммерческие авиаперевозки. При этом на 35 крупнейших приходится более 95% рынка. А на первые пять из этого списка – более половины.

По мнению главного редактора портала Avia.Ru Романа Гусарова, в нынешних условиях власти постараются список авиакомпаний сократить. Причем довольно существенно,

примерно в десять раз. «Из нынешних условных ста компаний останется десять, – отмечает г-н Гусаров. – Этого вполне хватит для функционирования всей отрасли».

Пока российские авиакомпании выкручиваются как могут. В более выгодном положении изначально оказались те, кто занимается перевозкой грузов.

Как рассказал в ходе уже упомянутой конференции Дмитрий Обшаров, директор по маршрутной сети и флоту компании «Волга-Днепр», занимающейся грузовыми перевозками, она начала работать над повышением операционной эффективности еще в конце прошлого года. Это принесло свои плоды: если до кризиса самолеты компании летали с эффективностью 12-13 часов в сутки, то сейчас этот показатель доведен до 16 часов. «И у нас еще остаются резервы», – отметил он.

Исконно пассажирские компании тоже пошли на рынок грузоперевозок, тем более что появился большой спрос на быструю доставку медицинских товаров.

Так, фактическая остановка отрасли выездного туризма заставила переформатировать свою стратегию крупнейшего чартерного перевозчика России компанию Azur Air. Она пошла на рынок регулярных рейсов по России и переориентировала часть парка на грузовые перевозки, а два самолета и вовсе переоборудовала под них полностью.

Впрочем, много заработать на этом не удалось.

«В дальнейшем предложения со стороны пассажирских авиакомпаний выросли настолько, что ставка за килограмм груза сократилась, так же как и потребность в экстренной перевозке средств индивидуальной защиты, – пояснил Олег Пантелеев. – По сути, авиакомпании за счет грузоперевозок смогли лишь минимизировать убытки, которые неизбежно возникли бы из-за простоя самолетов. Они получили хоть что-то, что позволило покрывать лизинговые платежи и часть операционных издержек».

Налаживание хороших взаимоотношений с лизинговыми компаниями в период кризиса – один из важнейших факторов, способствующих его прохождению с минимальными потерями.

Это кризис изменил отношения между лизинговыми и авиакомпаниями, говорит Сергей Смоляков, управляющий директор по лизингу воздушных и морских судов компании «ВТБ Лизинг»:

«Мы с авиакомпаниями уже не заемщик и кредитор, а партнеры, потому что уровень зависимости друг от друга стал очень большим».

Павел Пискун, директор департамента по работе с крупнейшими клиентами компании «Сбер Лизинг», считает, что перенос лизинговых платежей на три-шесть-девять месяцев – половинчатое решение, тупиковый путь: «Поэтому мы предложили авиакомпаниям реструктуризацию всего хвоста лизинговых платежей, понимая, что быстро это все не закончится».

Мотивация пойти навстречу авиакомпаниям объясняется еще и тем, что в случае изъятия судов лизинговой компании придется нести расходы по их содержанию.

«На рынке только в крупнейшем сегменте две с половиной тысячи избыточных самолетов. Можно начинать «жестить» со своими лизингополучателями и изымать у них самолеты. Ну хорошо, замечательно – куда это тебя приведет в течение следующих месяцев? Выгоднее договариваться с лизингополучателем о том, что он обеспечивает техническое обслуживание самолетов, – говорит Павел Пискун. – Альтернатива очень простая – пустыня Мохаве и конец бизнеса как такового (в США, в пустыне Мохаве, находится самое больше в мире «кладбище» самолетов. – «Эксперт»)».

Со стороны авиакомпаний директор по управлению флотом Red Wings Антон Тихонов подтвердил, что отношения между лизинговыми компаниями и авиакомпаниями изменились в лучшую сторону: «Лизингодатели готовы довольно гибко обсуждать коммерческие условия и идти на уступки, которые до кризиса были невозможны и о них было нельзя даже начинать говорить».

Полетели

В интервью телеканалу «Россия» глава «Аэрофлота» Виталий Савельев рассказал, что, хотя компания еще не вошла в штатный режим, «но по внутренним перевозкам, как мы и обещали, мы досрочно восстановились», имея в виду группу «Аэрофлот», в которую входит в том числе крупнейший российский лоукостер «Победа». Сама компания «Аэрофлот», по словам Виталия Савельева, восстановилась на 76%. Он считает, что российская авиация восстанавливается после кризисов быстрее, чем мировая, поскольку годовой прирост пассажиропотока в стране выше, чем в среднем в мире: 9-10% против 5,5%.

Внутренний рынок, вернее его размер в квадратных километрах, отчасти компенсировал для российских авиакомпаний потери. С одной стороны, большая территория позволяет выполнять рейсы на большие расстояния и загружать широкофюзеляжные самолеты, которые многие другие страны в отсутствие международных рейсов вынуждены «ставить на бетон». С другой – размер страны с ее разными климатическими зонами дал возможность загрузить самолеты туристами, пожелавшими посетить другие регионы.

Алексей Синицкий, директор по исследованиям и разработкам Infomost Consulting, в ходе конференции «Авиационное финансирование и лизинг в России и СНГ» привел данные, свидетельствующие о том, что внутренние перевозки показали наименьшее падение: за девять месяцев этого года общее сокращение полетов составило 29%, на международных линиях – 56%, транзитные полеты снизились на 45%, а внутренние перелеты только на 4,5%. По его мнению, гражданская авиация переживает сложный период, но назвать то, что происходит полной стагнацией, нельзя.

По данным IATA, по итогам июля Россия показала наиболее быстрое восстановление внутренних перевозок среди европейских стран. В мире она уступила только Китаю.

«Сибирь» и «Победа» уже в августе перевезли больше пассажиров, чем за тот же месяц прошлого года. «Сибирь» август к августу приросла на 6,1%, а «Победа» на все 17%. Рекордсменом стала компания «Сибирская легкая авиация» – 149,5%. Правда, в натуральном выражении прирост у нее составил 2300 пассажиров. В сентябре «Победа» еще прибавила относительно прошлого сентября – 17,8%. «Сибирь» – 4,8%.

По последним данным **Росавиации**, за девять месяцев этого года число перевезенных пассажиров составило 53,1% от показателя за аналогичный период прошлого года. Но рост числа перевезенных пассажиров не гарантирует роста доходов.

«Минус же заключается в том, что этот рост не оказал положительного влияния на финансовые показатели отрасли, – сетует Олег Пантелеев. – Судя по информации самих авиакомпаний, они стимулировали рост цен на перевозки за счет привлекательных тарифов, то есть, проще говоря, демпинговали».

Тихая революция

Лизинг – основной инструмент приобретения воздушных судов. И от того, насколько он развит и насколько удовлетворительны для сторон его условия, во многом зависит развитие сразу двух секторов: собственно авиаперевозок и авиационной промышленности – поставщика самолетов для авиакомпаний.

И здесь, как говорят участники рынка, у нас произошел тектонический сдвиг.

Авиакомпания Red Wings получила в лизинг от Государственной транспортной лизинговой компания» (ГТЛК) два самолета Sukhoi Superjet-100 (SSJ-100) в финансовый лизинг на беспрецедентные для нашего рынка двадцать лет.

По мнению Олега Пантелеева, заключение лизингового договора на такой срок для России действительно революционно. «Растянуть платеж на столько лет – это выгодно», – отметил он.

Помимо собственно срока для авиакомпании сотрудничество с ГТЛК в части приобретения самолетов Sukhoi Superjet выгодно еще и потому, что деньги для покупки этих самолетов ГТЛК получает в качестве взноса в уставный капитал из федерального

бюджета. То есть эти деньги для лизинговой компании ничего не стоят, и она может установить для лизингоприобретателя лизинговый платеж существенно ниже рынка.

ГТЛК реализует программу лизинга отечественных самолетов SSJ-100 с государственным софинансированием с 2015 года. На начало октября общий объем инвестиций в эту программу из бюджетных и внебюджетных источников составил 93,6 млрд рублей.

В ГТЛК, отвечая на вопрос «Эксперта», не исключили, что в будущем условия этой сделки могут быть распространены и на другие лизинговые договоры, «в частности, для авиакомпания Red Wings, которая только в ближайшие два года намерена купить еще 30 таких самолетов».

Впрочем, в самой Red Wings нам сообщили, что «лизингодателем последующих наших самолетов SSJ-100 будет компания «ПСБ лизинг». Планируется, что сроки этих договоров также составят двадцать лет».

Состоявшаяся сделка лежит в плоскости намерений госкорпорации «Ростех» создать на базе Red Wings авиакомпанию, которая будет использовать самолеты отечественного производства. Впервые об этом в мае текущего года рассказал вице-премьер Юрий Борисов. По его словам, Red Wings получит 60 самолетов SSJ-100 и 16 штук MC-21 после запуска их серийного производства.

Вполне логичное решение, учитывая, что и производитель обоих воздушных судов – Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), – и авиакомпания Red Wings контролируются «Ростехом».

Кстати говоря, 16 самолетов MC-21 Red Wings возьмет в лизинг у компании «Ильюшин финанс и К», которая также входит в периметр «Ростеха».

В «Ростехе» уверены в эффективности российских воздушных судов: «Мы видим примеры эффективного использования парка отечественных региональных самолетов. Так, на фоне общего падения пассажирских авиаперевозок и сокращения пассажиропотока более чем на 30 процентов в целом по отрасли авиакомпания «Азимут», чей флот состоит исключительно из SSJ-100, в августе превысила показатели прошлого года на 3,4 процента, обслужив 130,4 тысячи пассажиров».

По словам представителя госкорпорации, в ближайшие двадцать лет спрос на новые гражданские самолеты на российском рынке может составить порядка 1500 самолетов. «Наша задача в этих условиях – предложить авиакомпаниям линейку самолетов, закрывающих все основные сегменты гражданских перевозок», – отметил он.

В октябре 2018 года **Владимир Путин** подписал указ о поэтапной передаче под контроль «Ростеха» 92,31% акций ОАК. Процесс был завершен в марте этого года. В преддверии этого события в конце прошлого года «Ростех» объявил, что намерен актуализировать стратегию развития ОАК до 2025 года. По нашим данным, эта стратегия предполагает существенный рост производства отечественных воздушных гражданских судов, как SSJ-100 так и будущих MC-21. Официально стратегия еще не утверждена, однако, как говорят на рынке, получила одобрение у руководства страны. Но мало произвести – надо продать, а затем и успешно эксплуатировать.

Одна из претензий авиакомпаний к SSJ-100 состоит в том, что этот самолет сложно обслуживать. Чтобы снять эту проблему, в Red Wings обсуждается вопрос о создании подразделения, которое занималось бы обслуживанием самолетов Sukhoi Superjet.

Крупным покупателем российских самолетов готовится стать и входящая в группу «Аэрофлот» авиакомпания «Россия». Летом этого года группа приняла стратегию развития до 2028 года. Она предполагает, что «Россия» станет эксплуатировать в основном самолеты российского производства. Ее флот из 250 воздушных судов будет состоять из 150 самолетов Sukhoi Superjet и 85 штук MC-21.

Для выполнения этих целей «Аэрофлот» передаст «России» все 54 SSJ-100, которые сейчас эксплуатирует сам, заказы на 95 SSJ-100, твердый контракт на 50 MC-21 и опцион на еще 35 этих машин. Об этом в ходе июльской встречи с **Михаилом Мишустиним**,

представляя ему стратегию группы, рассказал Виталий Савельев, отметив, что «это количество машин у нас будет постоянно находиться в группе «Аэрофлот», тем самым мы свои стратегические обязательства выполняем перед авиапромом».

Надо сказать, что лизингодателем по самолетам МС-21 выступает дочерняя структура «Ростеха» – компания «Авиакапитал-Сервис».

По словам главы Минпромторга Дениса Мантурова, первый МС-21 будет передан «Аэрофлоту» в конце следующего года. При этом, как говорит министр, принято решение пока не продавать МС-21 иностранным компаниям, так как «необходимо прежде нарастить потенциал технического обслуживания». Производитель МС-21 не хочет повторить ошибку, совершенную с SSJ-100, с сервисом которого были постоянные проблемы из-за срыва сроков поставки запасных частей.

Впрочем, по мнению Олега Пантелеева, и это решение может быть пересмотрено при определенных условиях: «Если появится иностранный заказчик (и это будет не Иран) и попросит 50 самолетов МС-21, то вряд ли мы откажемся от их продажи».

<https://expert.ru/2020/11/1/dve-bedyi-rossijskoj-aviatsii/>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.02.11; «ПРОСТО ПРЕДЛОЖИТЬ НИЗКИЙ ТАРИФ БОЛЬШОГО УМА НЕ НАДО»; ГЕНДИРЕКТОР «ПОБЕДЫ» АНДРЕЙ КАЛМЫКОВ – О ТОМ, БУДУТ ЛИ У ЛОУКОСТЕРА САМОЛЕТЫ AIRBUS И ПОЧЕМУ У НЕГО ЛОЯЛЬНЫЕ КЛИЕНТЫ

С момента создания почти шесть лет назад «Победа» стала самым ярким и скандальным авиапроектом в России. Пандемию лоукостер тоже переживал в своем стиле: первым объявил о полной приостановке всех полетов, первым заявил, что деньги за отмененные рейсы сможет возвращать только в виде ваучеров на будущие перелеты. Возобновив в июне полеты, «Победа» растет – одна из немногих в мире – и даже получает прибыль. В интервью «Ведомостям» гендиректор «Победы» Андрей Калмыков рассказал о причинах успеха авиакомпании, о том, почему проект получился одиозным и почему «Победа» в отличие от ведущих лоукостеров мира не продает еду во время полета.

– Международная консалтинговая компания САРА сообщила в сентябре, что в июле из европейских компаний только «Победа» сумела нарастить трафик относительно июля 2019 г. В августе и сентябре росли вы и S7. За счет чего это удалось?

– Причин много. Причина номер один – мы останавливались в апреле – мае вообще. Мы смогли скопить силы, подготовить флот к суперинтенсивной эксплуатации, поработать над документами, над процедурами, технологиями. Пилоты и бортпроводники отдыхали, занимались своим здоровьем.

Во-вторых, мы смогли очень серьезно снизить тарифы, чтобы стимулировать людей летать. По сравнению с прошлым годом тарифы упали в среднем на 30% за счет большего количества билетов по минимальным ценам. Люди соскучились по полетам, все хотят летать, но денег у людей больше не стало. Мы с нашей низкой себестоимостью смогли предложить цены на 30% ниже, только чтобы заполнять кресла. Нам сильно помогло снижение стоимости керосина – нефть упала, керосин тоже чуть-чуть просел. Как только наша себестоимость падает, мы тут же транслируем ее в цены для клиентов.

– Какие процедуры доработали? Что стало лучше?

– Мы спокойно допилили новый сайт. Спокойно сами его протестировали, не тратя деньги на тестировщиков. Запустили мобильное приложение. Провели конкурс на новую операционную систему управления производством. Подготовили всю конкурсную документацию. Потратили время с пользой! Ну и плюс мы очень много сэкономили за время простоя. Нам гораздо выгоднее не летать совсем, чем выполнять 1–2 рейса на судно в день.

– Сколько сэкономили?

– Много. Я думаю, что положительная разница между «не летать» и «летать мало» за два месяца составила в районе \$10 млн.

Прибыль во время пандемии

– Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев говорил, что в июле «Победа» отлетала с прибылью. А как в августе и сентябре и по итогам девяти месяцев?

– Естественно, мы в прибыли и в августе, и в сентябре. Сейчас мы, по предварительным данным, по итогам девяти месяцев в плюсе. Основная задача теперь не проесть до конца года все, что заработали. Задача сверхтрудная, но пока выглядит как выполнимая. Будем биться за каждую копейку. Октябрь, ноябрь и декабрь будут убыточными. В принципе, без эпидемии они бы тоже были прибыльными для «Победы» (может, за исключением ноября). Но люди именно сейчас боятся планировать полеты. Поэтому приходится стимулировать тех, кто не боится.

– Сейчас можно говорить о второй волне эпидемии. Но правительство вроде не собирается пока вводить ограничения.

– Пассажиропоток все равно упадет. Но на нас пока хватит.

– В апреле – мае вы остановились и для экономии ресурсов, и для того, чтобы предотвратить заражение экипажей и развоз вируса по стране. Эти соображения больше не актуальны?

– Сейчас всех сотрудников, которые работают с клиентами, мы обеспечили экранами, масками, перчатками, проводим регулярные тестирования. Но я не ожидал, что такое беспечное отношение будет у людей в целом. Такое впечатление, что половина населения в ковид вообще не верит и считает его каким-то заговором.

– Ваша прибыль летом, в сентябре и по итогам девяти месяцев – это ведь с учетом переноса платежей по лизингу, одной из самых крупных статей затрат?

– Переноса куда?

– ВТБ в апреле сообщал, что группе «Аэрофлот» перенес лизинговые платежи на полгода.

– У нас всего три самолета ВТБ, поэтому нам это как слону дробина, да и потом платить – то все равно придется по полной программе.

– А остальным лизингодателям?

– Со всеми остальными провели переговоры. Нам на два месяца, пока мы стояли, чуть-чуть снизили ставочку. Мы же вообще не летали. Кроме ВТБ у нас нет переноса лизинговых платежей. Какой смысл? Cash flow? Но у нас с ликвидностью, слава богу, проблем нет. Какая разница, когда ты заплатишь?

– В конце марта вместе с решением об остановке «Победа» не стала платить лизинг за апрель. За июнь с возобновлением полетов заплатили?

– Да. Мы и за апрель, и за май заплатили, но по сниженной ставке. А сейчас мы летаем так, что ставка размазывается на 15,5–16 часов полетов в сутки.

– Ощущение, что с возобновлением полетов для «Победы» кризис закончился.

– Для нас кризиса нет. Потому что у нас другая себестоимость. У нас целевой клиент другой, другая модель. Мы видим, что у людей упали доходы, они меньше могут тратить, но они готовы летать. Так что мы свой кусок пирога всегда отгрызем.

– Вы одним из первых высказали мысль, что хорошо бы, чтобы лизинговые платежи авиакомпаний в период простоя были исключены из договора лизинга и в эти месяцы лизинг не платился совсем. Удалось так договориться?

– С кем-то удалось, с кем-то не удалось. Но удалось только за счет того, что мы стояли. Только поэтому нам пошли навстречу. Если бы мы летали, ни одна лизинговая компания слушать бы ничего не захотела.

– Как вы решились на приостановку «Победы»?

– Это решение в моей карьере, наверное, было самым трудным: полностью остановить компанию на два месяца. Были опасения, что оно может быть неправильным. Это потом, слава богу, подтвердилось, что все было сделано правильно.

- Какие были опасения, какие риски при остановке?
- Мы не понимали, сколько продлится этот локдаун. Через три месяца простоя у пилотов начались бы проблемы с подтверждением квалификации. Мы остановились на два месяца, так как постановлением правительства на два месяца до 1 июня были закрыты все санатории, все отели. Если бы это продлили, мы бы столкнулись с большими сложностями.
- Подтверждение квалификации пилотов – это так сложно?
- Сложно и дорого. Потом машина – если не летает, у нее возникает отказ на отказе, отказ на отказе. Они мелкие, на безопасность не влияют – тут лампочка не горит, там не горит, – но по документам летать с ними нельзя. Когда машина не летает долго, даже новая, как наши, она потом начинает сыпаться. И первую неделю постоянно выскакивают дефекты. Самолеты, конечно, два месяца не просто стояли, их катали, движки гоняли. Но любой простой все равно плохо, мы знали этот риск. Но решение оказалось правильным. И неожиданно мы получили бешеную моральную поддержку от наших клиентов! Они нам писали: «Мы с вами, ждем, когда вы вернетесь, очень скучаем!» Тысячи писем!
- Как пережили пилоты отсутствие полетов? Ведь высокие зарплаты – 500 000–600 000 руб. у командира, 250 000–300 000 руб. у второго пилота – они получают при большом налете, 80–90 часов в месяц. А при простое на одной фиксированной зарплате их доход падает раз в десять.
- Мы стояли всего два месяца, а задолженность по отпускам была большая накоплена, пилоты ушли в отпуска и не сильно потеряли в деньгах. Конечно, доходы сократились. Но доходы сократились у всех, не знаю, у кого они выросли или остались неизменными. Зато сейчас все летают по 90 часов, и мы единственная авиакомпания, которая обеспечивает пилотам и бортпроводникам максимальный – под санитарную норму – налет. Летел я недавно одной российской авиакомпанией (не буду называть ее, но такая ситуация сейчас повсеместна), бортпроводница рассказала: в августе она налетала всего 28 часов, 24 000 руб. на карточку пришло. Вот и живите! 30–35 часов в среднем сейчас другие перевозчики позволяют налетать. И у летчиков так же. Но такова жизнь. Было время, до эпидемии, когда пилоты были в дефиците, – соответственно, и зарплаты росли. Как вернуть деньги за билеты
- «Победа» первой из российских авиакомпаний объявила, что деньги за отмененные в пандемию рейсы будет возвращать только в виде ваучеров на будущие перелеты. Как клиенты восприняли это?
- Конечно, был негатив. Люди что-то планировали, купили у нас услугу и не смогли ею воспользоваться. Не по нашей вине. Но не смогли. Конечно, справедливо ожидать возврата денег. С другой стороны, все понимают: мы же деньги не печатаем. На те авансы, которые нам заплатили клиенты зимой, чтобы весной–летом полететь, мы уже купили запасной двигатель, увеличили домашний склад запчастей, тренажерный центр дооборудовали. Если бы у нас было столько свободного кэша, чтобы взять и вернуть, конечно, мы бы взяли и вернули.
- Но всегда есть и обратная сторона медали. Помните, как мы повели себя с клиентами в период вывозных рейсов? Мы впервые в жизни забили на экономику, на бешеные расходы и вывозили россиян домой из всех горячих точек. В Махачкале сутки самолет стоял, ждал разрешения из Дубая забрать людей. В Тивате двое–трое суток не могли получить разрешение на вылет. Пустыми гоняли самолеты. Для нас это были очень серьезные расходы, десятки миллионов рублей. Мы не обязаны были совершать вывозные рейсы, могли просто отменить все полеты, но мы должны были вернуть клиентов домой. Мы, конечно, очень рассчитывали на получение финансовой помощи от государства, но так ее и не получили. Хотя и это сыграло в плюс: у нас теперь не связаны руки ограничениями, обусловленными получением субсидии.
- Так же вроде действовали и другие компании.

– Я не знаю, как действовали другие. У нас в соцсетях был создан постоянный мини-штаб, все клиенты получали ответы на свои вопросы в режиме 24/7. Мы онлайн-трансляцию вели о ситуации с разрешением на вылет из Дубая, из Тивата и т. д. К нам обращались клиенты других авиакомпаний, просили: заберите нас тоже, так, как «Победа», с нами никто не общается, мы просто хотим домой. А мы и брали всех по возможности. В первую очередь забирали детей, пожилых, больных людей. И в то самое тяжелое время у наших людей в чужих странах проявлялось настолько искреннее чувство человечности и взаимовыручки, я гордился россиянами, как никогда. А наш труд не остался незамеченным. Такого количества благодарностей я никогда не читал в соцсетях.

– Чего было больше: такого позитива или негатива от невозвратов?

– Сложно очень оценить. И что значит «невозвратов»? Около половины своих обязательств перед клиентами за отмененные рейсы мы уже выполнили, хоть государство дало нам на это три года. За отмененные рейсы мы перечисляли средства в личный кабинет, набралось примерно на 2 млрд руб. Половину люди уже потратили на полеты. На Avito даже возникло сообщество, где люди за счет этих денег в личном кабинете предлагали купить билеты «Победы» для других клиентов с небольшим дисконтом.

– Почему, кстати, в «Победе» слово «пассажир» под запретом?

– Мы его стремимся искоренить, вычистить из всех документов. Что такое пассажир? Это чисто статистическая величина. А клиент для нас – это работодатель. Тот, кто приносит нам свои кровно заработанные деньги в обмен на то, что мы перевезем его пунктуально и безопасно из точки А в точку Б. На новых самолетах, с профессиональными пилотами и улыбающимися бортпроводниками. У нас каждый сотрудник знает, что зарплату ему платит не компания и не банкомат, а клиент. Отношение к клиентам совсем другое, чем к пассажирам. Пассажир – это когда ты водитель «Мосгортранса» и тебе абсолютно до лампы, есть там в салоне люди или нет. «Мосгортранс» тебе все равно платит. А у нас – клиент, нам не все равно. Мы хотим, чтобы клиенты были довольны, чтобы они к нам возвращались. Мы проводим большую работу с летным составом. Чтобы максимальный комфорт был. Пилоты у нас говорят: «Мы взлетаем, нас немного потрясет, не волнуйтесь, ничего страшного» или «Мы набрали высоту, все системы работают штатно». Девчонки улыбаются – это наш стандарт. Мы клиентов слышим, очень ценим и любим. В каждом бортовом журнале есть мой e-mail (в пандемию мы журналы, правда, перестали выпускать), и я по выходным выделяю несколько часов на чтение писем.

За неделю в среднем приходит более 200 писем. Там и предложения, в том числе по поводу новых маршрутов, и претензии, и просьбы. У нас много маршрутов было открыто по таким предложениям клиентов: Баден–Баден, например, огромное количество запросов на него было, Москва – Пиза, Санкт–Петербург – Пиза и др.

– Почему вы сами стали летать на рейсах «Победы» бортпроводником?

– Одним из ключевых факторов сокращения стоянок на земле является работа бортпроводников. Работавший на тот момент руководитель службы бортпроводников (это в 2014 г.) уверял меня, что по таким–то причинам нельзя сделать это, это и это. Все время я сталкивался с ответами, почему, например, нельзя убрать за шесть минут салон, почему нельзя за 7–8 минут посадить клиентов на борт, почему нельзя то–то, то–то, то–то. Я плюнул, закончил курс бортпроводников и начал летать сам. Оказалось, все можно. Я начал учиться на бортпроводника в 2014 г., учение растянулось на четыре месяца вместо двух, так как учился урывками, лицензию получил в 2015 г. Сдал в **Росавиации** экзамены, ничего общего не имеющие с реальной работой бортпроводников: на знание Воздушного кодекса, международного законодательства и т. п.

Практически после каждого рейса я собираю руководителей и рассказываю свои впечатления от увиденного, фотографии показываю, и практически после каждого замечания мы разрабатываем программу, как что–то улучшить. До пандемии раз в месяц старался летать, в этом году успел только два раза. Какие–то идеи приходят ребятам. Не

всегда они готовы высказать их непосредственному руководителю, а летя со мной в хвосте самолета, могут поделиться. Это не очень хорошо, наверное, характеризует управленческую структуру компании, когда сотрудники предпочитают делиться с генеральным директором, но такова жизнь.

Куда летать хорошо

– Летом «Аэрофлот» представил новую стратегию развития группы, в которой «Победа» становится основным драйвером роста. С трафика 10,3 млн человек в 2019 г. вы должны в 2028 г. вырасти до 55–65 млн человек. Как намерены выполнять?

– Любой кратный рост показателей – сложная задача хотя бы с точки зрения операционной деятельности. Но если партия сказала «надо», комсомол ответит «есть!». Будем делать все возможное, чтобы выполнить поставленную нашим акционером задачу.

– Сейчас все ваши самолеты базируются в Москве во «Внуково», хотя есть и серьезный разлет из других городов, например из Санкт–Петербурга или Сочи. До каких пределов возможен рост в Москве и когда вам надо будет все–таки создавать региональные базы?

– Рынок для «Победы» что голубой океан! Куда палку ни воткни, везде зацветет. Рост в Москве будет еще долго возможен, он возможен, пока остаются доноры, а к ним мы относим не только другие авиакомпании, но и железную дорогу, и даже автобусы. В Санкт–Петербург, например, мы летаем пять раз, а можем 25. Пока ходят поезда из Москвы в Санкт–Петербург, потенциал роста для «Победы» остается. Мы – другой пример – в Ижевск полетели: туда раньше летала авиакомпания на Як–42 (вмещает 120 человек. – «Ведомости»). Мы полетели на Boeing 737–800 – это 189 клиентов (вместимость лайнеров «Победы») туда, 189 обратно. В Курган открыли рейс – тоже полная загрузка. Небольшой город, на карте не каждый найдет!

– Вы на одной пресс–конференции рассказывали, что даже со своими минимальными ценами не можете загрузить рейс в Петрозаводск, столицу Карелии. Или при закрытых в пандемию границах и его заполнили?

– Ежедневный Петрозаводск загрузить все равно не можем. Вот это уникальный город! Я не знаю, в чем дело. Видимо, место для авиации проклятое, аэропорт Петрозаводска называется «Бесовец». Не знаю. В общем, туда мы только четыре раза в неделю летаем, и это единственный наш город, где нет полной загрузки. При этом, кроме «Победы», туда больше никто не летает, а средний тариф редко поднимается выше 1500 руб.

Мы сравниваем с другими городами, сопоставимыми по населению. Вот Киров очень похож. Но в Киров мы добавляем второй ежедневный рейс, а Петрозаводск никак. Думали, сейчас пандемия, граница закрыта, природа, озера – люди поедут. Дохлый номер!

Успешный опыт базирования и разлета из «Внуково» можно масштабировать и на другие аэропорты. Страна у нас большая: Урал, Сибирь, после поручения президента чиновники озаботились развитием Дальнего Востока.

Можно везде летать, не базирясь. К чему это слово? А на Дальнем Востоке зачем нам летать? Там есть авиакомпания «Аврора», она связывает Дальний Восток с Красноярском и Новосибирском, цены предлагает довольно адекватные для клиентов, достаточно хорошо себя чувствует.

Отказ от Boeing

– Согласно новой стратегии «Аэрофлота» флот «Победы» из 34 Boeing 737–800 (737 New Generation) будет дальше расти за счет получения 50 NG от материнской компании. Каков график прихода этих аэрофлотовских лайнеров?

– График в стадии формирования. Техническая дирекция «Аэрофлота» формирует сроки переконфигурации салонов, стоимость, в том числе исходя из возможностей поставщиков. Слишком большая разница салонов между двумя авиакомпаниями. Все будет передано, но графика пока нет. Надо не просто выкинуть кресла бизнес–класса и добавить кресел до максимального количества – 189, надо демонтировать мониторы, выкинуть кухни, надо

потолочные панели переделывать, ведь меняется шаг кресел – соответственно, меняется расположение кислородных масок. Это только кажется легко.

– Когда процесс передачи может начаться?

– Мы ожидаем начала поставок из парка «Аэрофлота» в следующем году. А вот конкретные месяцы – это будет попозже.

– Ну, в ваших планах развития и роста когда эти самолеты появятся? Судя по вашим словам, «Победа» готова брать самолеты прямо сейчас.

– Да, могли бы и сейчас что-то взять.

– Также у «Победы» есть твердый контракт на 20 Boeing 737 Max, полеты которых остановлены в марте 2019 г. из-за двух подряд катастроф. Поставка «Победе» этой партии должна была стартовать в ноябре 2019 г. И на рынке ходят разговоры, что Max могут появиться еще очень не скоро.

– Ну и ладно. Я сам ничего об этом не слышал. Нам же отдадут 50 NG «Аэрофлота».

– То есть вас вопрос не беспокоит?

– Сертифицируют Max в мире, сертифицируют в России, прилетит – будем брать. Не сертифицируют – не расстроимся.

– У «Победы» же были на Max большие планы: помимо этого твердого контракта было соглашение о получении с 2022 г. еще 30 Max.

– Контракт на 30 машин аннулирован. Это было LOI (Letter of Intent, предварительное соглашение. – «Ведомости»), и его больше нет.

– Не думаете ли тогда отказаться и от первых 20 Max? В ноябре будет год просрочки поставок, что позволит отказаться без штрафных санкций.

– Мы будем советоваться с юристами и рассматривать любые опции. Один Max для нас уже построен, стоит без ливреи на заводе Boeing в Рентоне. Но любые решения будут возможны только после ресертификации Max. Они еще не полетели, и не понятно, когда полетят. О чем сейчас говорить? Заявлений производителя было уже много. Мы бы нашли работу и для NG, и для Max.

– Boeing 737 NG с конца 2019 г. не производятся, и у «Аэрофлота» всего 50 таких самолетов. Их заберете, а что дальше? Ведь по стратегии «Аэрофлота» ваш флот в 2028 г. должен достичь 170 лайнеров. Будете брать Airbus 320 neo?

– И такой вариант просчитывается.

– Все лоукостеры предпочитают летать на одном типе судна. Вы сами не раз говорили, что так эффективнее: экипажи полностью взаимозаменяемы, одна техническая служба и т. д.

– Конечно, два типа хуже, чем один. Но если других вариантов нет, то лучше два типа, чем остановиться в развитии. Boeing NG и Boeing Max, кстати, теперь тоже два разных типа. Это раньше Boeing заявлял их как один тип – что летчикам не нужно переучиваться с одного на другой, у них единая кабина. Это было главное конкурентное преимущество Max – что пилотам не надо переучиваться с NG. Все испарилось. Американский регулятор FAA ввел для Max новые требования: пилотам необходимы две недели только тренажерной подготовки, теоретическая подготовка, получение допуска на этот тип. Теперь это будет отдельный тип в свидетельстве пилота.

А переучивание пилота, во-первых, дорого стоит – \$126 000 на чужом тренажере, во-вторых, надо поддерживать квалификацию на обоих типах, проходить две разные квалификационные комиссии. Так что теперь для нас нет разницы, брать Boeing 737 Max или Airbus 320 neo. Тем более что у них одинаковые двигатели.

«Внуково» или «Шереметьево»

– Наши источники – как со стороны группы, так и стороны аэропортов – утверждают, что «Победа» рассмотрит возможность перебазирования из «Внуково» в «Шереметьево». Есть такое?

– Имеющиеся 34 судна точно останутся во «Внуково», вопрос их перебазировки даже не рассматривается. Вот по аэропорту для 50 NG от «Аэрофлота» решение, «Внуково» или «Шереметьево», еще не принято.

– Когда примете решение и от чего оно будет зависеть?

– Money talks, people walks. Или бабло побеждает зло. Мы же про деньги, мы же про эффективность.

– То есть туда пойдете, где более низкие аэропортовые сборы предложат?

– Это, да. А также где обяжутся обеспечить наши стандарты обслуживания. Их много, в том числе разворот судна за 25 минут. Время руления при вылете и прилете. Это же тоже деньги, пять минут руления или 15 – большая разница. Во «Внуково» нас вообще все устраивает.

– С третьей взлетно–посадочной полосы «Шереметьево» только до пассажирского терминала на самолете минут 20 ехать.

– Вот я и говорю: мы будем комплексно оценивать предложения. У нас сейчас не горит, пока даже нет графика приема этих 50 самолетов.

– С учетом того что стратегия «Аэрофлота» нацелена на развитие головной компании как премиального перевозчика прежде всего на международных направлениях, а «Победа» будет закрывать внутренние линии, возможность стыковки с «Аэрофлотом» в «Шереметьево» – важный фактор.

– Это один из факторов, который будет учитываться. Но планы роста предусматривают, что мы будем летать по России с такой частотой, что можно выполнять рейсы по московским направлениям из обоих аэропортов.

Вера в проект

– «Победа», безусловно, успешный и самый яркий проект последних лет в нашей авиации. Каковы факторы такого успеха?

– Самая главная причина в том, что были устранены основные законодательные барьеры для появления модели лоукостера как таковой. Благодаря усилиям «Аэрофлота» у всей отрасли появилась возможность вводить невозвратные билеты, устанавливать безбагажные тарифы, отменено обязательное питание для клиентов на коротких рейсах.

Это были хорошие предпосылки, а дальше нам удалось достичь сказочной операционной эффективности, что позволило предложить клиентам тариф, при котором они готовы много летать и который позволял бы нам зарабатывать. Просто предложить низкий тариф – для этого большого ума не надо. И чтобы заполнить свои самолеты, не нужно быть семи пядей во лбу. А вот при низком тарифе еще и оставаться в прибыли – это, конечно, задача.

Успех «Победы» выражается прежде всего в ее востребованности: мы заполняем наши самолеты на 96% по тарифам, которые позволяют нам зарабатывать. Такого еще не было, я считаю, это уникальный случай в нашей отрасли.

Факт намного превзошел все ожидания при создании проекта. Никто не планировал, что лоукостер с первого года будет прибыльным. Изначально «Аэрофлот» планировал инвестировать в нас \$100 млн, а хватило первоначального вклада в уставный капитал чуть менее \$50 млн.

– В авиационной отрасли и у журналистов «Победа» очень прочно ассоциируется с вами, успехи лоукостера связывают с вашей энергией и харизмой. Насколько верно, что это компания одного человека?

– Конечно, нет. Все наши заслуги общие, а основная моя заслуга – это что я сумел такую команду собрать. Нам теперь любая задача по плечу, как в советском анекдоте: «Передайте Ильичу, нам и 10 по плечу!» Это действительно уникальные люди, большинство из которых пришли из других отраслей, никогда до этого не работали в авиации и принесли свое уникальное видение, – мы специально так делали. До «Победы» опыт работы в авиации имели из топ–менеджмента только я, коммерческий директор,

руководители летных подразделений и технической службы. Остальные пришли из разных отраслей, каждый принес частичку своих знаний, идей, у них незашоренный взгляд, никто не говорил «а у нас там было вот так» или «там мы так никогда не делали». Все пришли из частного бизнеса.

– Ставя на ноги этот проект, вы испытывали особый драйв и энтузиазм по сравнению с вашей предыдущей работой в «Аэрофлоте»?

– Это был очень серьезный вызов, потому что мы должны были построить то, что никто до нас в России не строил. Многие пытались, но никто не смог сделать эффективно. И никто не верил, что это возможно. Савельеву Виталию Геннадьевичу никто не верил, когда он рассказывал, что «Аэрофлот» будет создавать настоящий лоукостер.

– Савельев–то сам верил? Все–таки лоукостер был поручением президента **Владимира Путина**, тут веришь не веришь...

– Он единственный, кто верил. Только благодаря тому, что Савельев верил, я поверил и подписался на этот проект. Мы взяли лучший мировой опыт. Смотрели, как летают другие лоукостеры. Ryanair нам казался идеальной моделью, которую мы и брали за образец.

– А сейчас не кажется?

– Сейчас, думаю, мы одна из самых идеальных компаний и с нас самих можно брать пример. Хотя мы регулярно обмениваемся опытом с другими лоукостерами. Ездим в гости, к нам приезжают. Но тот начальный этап, когда мы на кого–то равнялись, пройден. Уже на нас надо равняться. Мы чемпионы по налету на Boeing 737, чемпионы по росту. Никто так не растет, такими темпами, сохраняя при этом операционную эффективность и прибыльность.

– За счет чего достигается высокая операционная эффективность?

– Огромный совершенно список. На каждом этапе мы смотрели, где можем сократить затраты. Самое главное – у нас очень высокий налет. Это главный драйвер для любого лоукостера. Стоимость аренды самолетов раскладывается на летные часы, формируя себестоимость летного часа. Чем выше налет, тем ниже себестоимость часа. Мы стали просто чемпионами мира, по признанию компании Boeing, по налету на судно. Здесь мы достигли существенной экономии. Я уверен, что по сравнению с традиционными российскими авиакомпаниями у нас минимум на 30% налет выше, т. е. минимум на 30% ниже себестоимость часа в расчете на лизинг. А лизинг – это 25% общей себестоимости, т. е. примерно на 8% мы эффективнее только за счет высокого налета.

Следующее: 30% в среднем у нас – это расходы на топливо. И мы посмотрели лучший мировой опыт, чтобы максимально снизить непроизводительные расходы керосина. Это снижение времени на земле, когда работает вспомогательная силовая установка, оптимизация времени запуска двигателей, руление на одном двигателе, мы стали единственным в Восточной Европе пользователем программы Boeing Fuel Dashboard, построенной на big data. Она анализирует расход топлива на каждом этапе полета и сравнивает с бенчмарком, говорит и подсказывает командиру в каждом полете, где он сколько потратил и что было лишнего. У командиров есть свой рейтинг топливной эффективности.

Наши знаменитые split scimitar (законцовки крыла на лайнерах «Победы». – «Ведомости») тоже дают в районе 0,35–0,4% экономии топлива. Казалось бы, вообще ерунда. Но когда идут многомиллиардные расходы на керосин, каждая десятая процента становится критичной.

Наша безбумажная среда в офисе! Сам наш офис, находящийся в жопе мира за МКАД. Мы реально экономим на всем, кроме безопасности, и стараемся в каждой мелочи достичь операционного совершенства.

Без еды, но со скандалами

– Почему «Победа» в отличие от других лучших лоукостеров – Ryanair, EasyJet, Wizz Air – не продает снеки во время полета? Это ваше единственное разительное отличие от крупнейших европейских коллег.

– Целый комплекс причин. Сложность администрирования денежных средств. Из-за особенностей нашего налогового и бухгалтерского законодательства надо вести кассовые книги, бить чеки. То есть сам прием денег связан с большими расходами. Второе: российское законодательство делает досмотровые мероприятия в аэропортах такими, что наличие еды привело бы к увеличению времени на земле минимум на 10 минут. Умножив на 200 рейсов в сутки, мы получим огромные величины. Плюс сами мероприятия стоят денег, аэропорты хотят много денег за свои услуги, за использование лифта, погрузку. И самый высокомаржинальный сегмент в продаже продуктов – это алкоголь, порционные водка, джин, виски. Но в России законодательный запрет: крепче 15% можно только наливать, но не продавать.

Поэтому мы здесь не видим инструментов зарабатывания. Если выходили бы хотя бы в ноль, сделали бы продажу продуктов как сервис для клиентов, но мы пришли к выводу, что будем терять деньги.

– «Победа» уже в первые месяцы работы, будучи еще совсем маленькой авиакомпанией с тремя самолетами, стала скандально известной из-за конфликтов с пассажирами. Есть мнение, что скандалы раздувались намеренно для маркетинга по принципу «все, что не некролог, то реклама».

– Нет, мы скандалов никогда не искали и не ищем. Мы не стремимся к негативу. И да, конфликты действительно имели некий положительный эффект: они послужили бесплатным промоушеном наших правил, давали бесплатное освещение в прессе. Возникали конфликты потому, что наши клиенты не были знакомы с моделью лоукостера, для них все было в новинку. Привычка не читать правила приводила к конфликтным ситуациям и негативным отзывам. Но мы ничего специально не раздували.

Конфликты позади. Бывают единичные случаи и сейчас, это связано с нашей национальной особенностью: для иностранцев нельзя означает нельзя, а для русского человека нельзя – это вызов. Поэтому на российский вопрос «Вам жалко, что ли?», «Можно я пересяду, вам жалко, что ли?» мы отвечаем по-западному: «Нам не жалко, просто у нас такие правила». Изредка даже курильщиков на борту ловим, хотя все уже знают, что услуга «покурить на борту «Победы» стоит 250 000–300 000 руб. Недавно у одного такого судебные приставы Range Rover продали – он бегал от них, но нашли у него Range Rover, арестовали, продали. И нам по решению суда 260 000 руб. убытков от курения выплатили.

– В отрасли бытует мнение, что «Победа» получает финансовую поддержку от «Аэрофлота» и за счет этого прибыльна.

– «Аэрофлот» является публичным акционерным обществом, все желающие могут ознакомиться с его отчетностью, из которой доподлинно следует, что никаких субсидий или поддержки «Победа» не получает. Мы очень благодарны «Аэрофлоту», что благодаря ему были сняты многие законодательные барьеры, но это сделано не для «Победы» персонально, а для всей отрасли.

– Неужели нет никаких административных бенефитов от того, что вы «дочка» «Аэрофлота»?

– Мы не видим никаких преференций и послаблений. Наоборот. Раз вы «дочка» компании с госучастием, то должны отвечать высочайшим стандартам. Нас проверяют вдоль и поперек и еще вглубь. Иногда по два раза. Назначения на международные линии это получать тоже мешает, по существующему административному регламенту если на линии летает «Аэрофлот», то второе назначение отдают другим авиакомпаниям. Примеров, где нам помогает аффилированность с «Аэрофлотом», я найти не могу. А где мешает – могу. Вот еще один: будь у нас контрольным акционером частное лицо, мы бы конкурс на

ремонт 100 кв. м офиса провели за пять минут, выбрали подрядчика и запустили его на объект. А так мы должны проводить конкурсную процедуру, составлять план закупок. Это съедает огромное количество времени. Или другой: компания S7 может купить запасной двигатель за сутки, просто подписав контракт с поставщиком. А «Победа» должна идти на правительственную комиссию по импортозамещению и обосновывать необходимость закупки или аренды иностранного двигателя. Хотя российских двигателей для Boeing не производится.

– Невиданный ранее кризис в мировой гражданской авиации чему–то научил?

– Люди, которые родились в СССР, в принципе, готовы ко всему. Их сложно чем–то удивить. Ковид, конечно, удивил. Научил ли новому? Просто подтвердил еще раз, что рассчитывать надо только на себя. «Победа» преодолела остановку и спад трафика без государственных субсидий и коммерческих кредитов.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2020/11/01/845390-nizkii-tarif-uma-ne-nado>

ВЕДОМОСТИ; 2020.02.11; ЗЕЛЕНАЯ ПОЛИТИКА ЛЕГЛА НА РЕЛЬСЫ; ЗАЧЕМ РАСШИРЯТЬ БАМ И ТРАНССИБ ПОД ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНЫХ РИСКОВ ПАДЕНИЯ СПРОСА НА УГОЛЬ

Мария Никитина, к. э. н., независимый эксперт в сфере железнодорожной транспортной логистики

Удивительно: в период экономического хаоса и ковид–неопределенности РЖД как ни в чем не бывало продолжает рапортовать о расширении пропускных способностей железнодорожной магистрали на Дальний Восток под перевозки угля. На ближайшие годы программа в оптимистичном сценарии рассчитана на 1,2 трлн руб. и на прирост объемов угля в 2,5 раза. Катастрофа на рынке жидких углеводородов, где за месяц размолок в ОПЕК цены ушли в отрицательную зону, похоже, ничему не научила угольщиков. И уж тем более они не задумываются об очевидных мировых трендах, чуть менее звучных сейчас, но более глобальных с точки зрения экономических последствий.

Зеленая повестка звучит все больше как тема борьбы за права человечества, за его ближайшее будущее, за выживание. Но не только. Это еще и разговор о том, как противостоять производству с дешевой рабочей силой, как сдержать экономику, в издержках которой минимизированы социальные обязательства. Другими словами, как победить Китай.

Зеленая доктрина открывает возможности для рынков сбыта передовых энергетических технологий. Парижское соглашение предполагает все большее перераспределение средств от загрязнителей в пользу грин–реформаторов (т. е. европейских производителей) в том числе за счет углеродного налога. Однако стратегически целеустремленный и тактически гибкий Китай тоже не остался в стороне и последовал современным экотенденциям. Страна выделила \$2 млрд на запуск беспрецедентного по своим масштабам проекта возобновляемой энергии China's carbon pledge взамен грязной угольной генерации, и она сохранит свое лидерство в глобальной конкуренции.

Российская экономика могла бы некоторое время оставаться в стороне от битвы титанов, если бы не уголь. Россия сегодня добывает 440,65 млн т угля, экспортирует 205,4 млн т (из них в страны Азиатско–Тихоокеанского региона – 100 млн т) и занимает 3–е место в мире по экспорту угля. Нетрудно представить, как начнет лихорадить рынок угля, если Китай в рамках своей новой зеленой политики объявит о 15–20%–ном сокращении использования угольной генерации в ближайшее время.

Хотя доля России в поставках угля в страны Азиатско–Тихоокеанского региона занимает только 9,3%, принципиальное значение имеет природа этой доли. Дело в том, что сбыт угля в нашей стране долгое время дотируется государством посредством поддержки тарифов на перевозку угля со стороны РЖД. Уголь возится по ценам на 53% ниже среднесетевого тарифа, иначе он не мог бы быть конкурентоспособным на рынках сбыта.

Для государства поддержка угольной отрасли – не только социальная задача: на предприятиях угледобычи занято 200 000 человек трудоспособного населения России и в головах чиновников до сих пор не утих стук шахтерских касок на Горбатом мосту. Это также позволяет государству поддерживать высокий спрос на услуги железнодорожного транспорта со стороны угольщиков и аргументировать многомиллиардные инвестиции в строительство железнодорожной инфраструктуры. Так или иначе перспектива неизбежного снижения конкурентоспособности российского угля на фоне активации зеленой повестки – проблема не только для частных собственников угольных компаний, но и для государства в целом. Поэтому РЖД сегодня выступает с предложением снять бремя сниженного тарифа для угля со своего бизнеса и переложить эти субсидии напрямую на госбюджет.

Тарифная дискуссия между угольными компаниями и РЖД – дело привычное. Однако обычно речь шла об объемах платежей, позволяющих РЖД поддерживать иллюзию экономической целесообразности долгосрочных инвестиций в строительство инфраструктуры, иначе трудно при текущих тарифах обосновывать, зачем вообще строить новые дороги для перевозки убыточного груза. Сегодня, когда стороной тарифного договора вынуждено стать государство напрямую вместо РЖД, именно государство должно определить, есть ли перспективы у угольной отрасли в долгосрочной перспективе: имеет ли смысл замахиваться на расширение БАМа и Транссиба под перевозки угля и тратить значительные средства, если речь идет о глобальных рисках снижения спроса на уголь из-за набирающей обороты зеленой политики.

Ну и, конечно, масла в огонь подлил COVID-19. Все чаще среди причин природных аномалий, в том числе пандемии, звучит регресс в сторону неадекватной мировой экологической политики. Заметно изменилась форма подачи экологической информации и отношение к ней: шутки на тему загрязнения окружающей среды становятся моветоном среди политического и бизнес-истеблишмента, чиновников и СМИ. Накал неприятия оппозиционных идей на тему загрязнений окружающей среды близок к BLM, так что игнорировать влияние зеленой политики на экономику уже точно невозможно.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/11/01/845405-zelenaya-politika>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, ОЛЬГА НИКИТИНА; АЛЕКСЕЙ ЧЕРНЫШЕВ; 2020.02.11; ПАСПОРТ ИЗБАВИЛСЯ ОТ БУМАГИ; ПТС ВВЕЗЕННЫХ ИЛИ ПРОИЗВЕДЕННЫХ В РФ АВТОМОБИЛЕЙ СТАЛ ЭЛЕКТРОННЫМ

Все ввозимые и произведенные в России транспортные средства отныне будут обеспечены только электронными ПТС – выдача традиционных бумажных документов прекращается. Ранее выданные бумажные паспорта продолжают действовать. Эксперты не исключают, что проблемы возникнут у граждан, которые ввозят автомобили через регионы Дальнего Востока, где мало лабораторий, аккредитованных для оформления ЭПТС. Кроме того, машины с электронным паспортом может быть сложнее продать на вторичном рынке – по крайней мере до тех пор, пока не произойдет «привыкание к этой технологии».

С 1 ноября все автомобили, поставляемые дистрибуторами в РФ для продажи через дилеров, а также автомобили, произведенные в России, и транспортные средства, ввезенные в страну гражданами, получают электронные паспорта транспортного средства (ЭПТС). Традиционных бумажных документов больше не выдают. Это заложено в постановлении правительства №166 и решении коллегии Евразийской экономической комиссии «Об утверждении порядка функционирования систем электронных паспортов транспортных средств». Федеральная таможенная служба (ФТС) отныне не имеет отношения к оформлению документов и обязана уничтожить остатки бланков. Импортёры и производители оформляют ЭПТС самостоятельно. Гражданам же при ввозе

автомобилей сначала надо обратиться в испытательную лабораторию, имеющую право выдавать ЭПТС (их в России 19), получить свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства (СБКТС), электронный паспорт, затем обратиться в ФТС для уплаты таможенных пошлин, утильсбора и остальных процедур. Затем машина ставится на учет в ГИБДД.

Выданные ранее бумажные ПТС продолжают действовать.

Если закончилось место для очередной записи в документе или он потерян, гражданин может обратиться в ГИБДД за дубликатом. Если же автовладелец намерен перейти на электронный паспорт, он должен обратиться к оператору техосмотра или в лабораторию. Соответствующим правом наделены около 50 организаций, максимальный тариф, утвержденный правительством, составляет 600 руб. Процесс покупки машины с электронным ПТС будет чуть проще: новый владелец получает на руки одним документом меньше. В отличие от бумажного паспорта в электронном не будет данных об автовладельце (если только владелец машины не пожелает их туда внести сам).

ПТС введены в действие с 1993 года. В 2014 году власти России, Белоруссии и Казахстана начали подготовку к переходу на электронные документы. В частности, было создано АО «Электронный паспорт», входящее в ГК «Ростех». В 2018 году Госавтоинспекция разрешила регистрировать машины с ЭПТС. Первоначально переход на обязательные электронные паспорта был запланирован на ноябрь 2019 года. Но по требованию Белоруссии срок был отложен еще на год, при этом российские производители уже начали выдавать ЭПТС. По решению коллегии Евразийской экономической комиссии от 13 октября, переход на ЭПТС в Белоруссии, Казахстане, Киргизии и Армении вновь отложен до 31 марта 2021 года. Сейчас в РФ оформлено более 1,4 млн электронных паспортов на автомобили, 1,1 млн машин уже стоят на учете в ГИБДД.

«К запуску системы все готовились давно, – говорит вице-президент Российской ассоциации автодилеров Алексей Подщеколдин. – Бывают, конечно, локальные сбои, но большая часть автодилеров в регионах готова». За год удалось устранить большое количество ошибок в системе, она стала работать стабильнее, говорит гендиректор компании «Услугиавто» (испытательная лаборатория) Юрий Пархоменко. При этом, продолжает он, переход на обязательное оформление ЭПТС может создать проблемы для жителей Дальнего Востока, где граждане традиционно ввозят автомобили из Японии. «Лабораторий, аккредитованных для оформления ЭПТС, пока мало, каждый паспорт оформляется вручную. У нас эксперт оформляет максимум пять паспортов в день, – поясняет господин Пархоменко. – На Дальнем Востоке ввозят много машин, система там просто захлебнется, будет коллапс».

«Сложностей не вижу. Если раньше были какие-то подделки в ПТС, меняли даты выпуска, то сейчас это будет невозможно. Будет более удобно и более цивилизованно для всех», – считает гендиректор ООО «Веросса» (занимается ввозом автомобилей) Дмитрий Пенязь. Во Владивостоке, по словам управляющего директора «Электронного паспорта» Бориса Ионова, действует девять лабораторий, на выдачу одного паспорта уходит 10–15 минут, на полное оформление документов на машину (включая таможенные процедуры) – один день. В ГИБДД также не ожидают каких-то проблем.

Нужно увеличивать число лабораторий, говорит Юрий Пархоменко, но процедура их аккредитации в Минпромторге занимает три месяца и ее нужно упрощать. «При этом нужно не допустить попадания на рынок компаний, которые будут выпускать в обращение криминальные автомобили, – подчеркивает эксперт. – ФТС и МВД при выдаче ПТС раньше за этим смотрели».

Машины с электронным ПТС будет сложнее продать на вторичном рынке, они пока отпугивают многих покупателей, отмечает главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков.

«В электронный ПТС не заглянешь, как в бумажный, при осмотре машины, – говорит он. – Как пробить количество владельцев и прочую информацию? Обращаться в МФЦ или в ГИБДД? Зачем эти проблемы, если рядом есть машины с «живыми» ПТС?» «На вторичном рынке на автомобили с ЭПТС смотрят пока с опаской, и это понятно, – подтверждает Алексей Подщеколдин. – Подержанные автомобили покупают люди с небольшим доходом, часто из провинции. Кто-то приезжает, видит машину с электронным паспортом, это вызывает недоумение. Но со временем произойдет привыкание к этой технологии».

<https://www.kommersant.ru/doc/4557421>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.02.11; БУЛЬДОЗЕРЫ ВСТАЮТ НА ГУСЕНИЦЫ; ВЫПУСК ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ В РФ ПЕРЕШЕЛ К РОСТУ

Российские производители дорожно-строительной техники увеличили производство в третьем квартале, что позволило им выйти в плюс по итогам девяти месяцев после падения на 8% в январе-июне. Привлекательность российской техники для потребителей выросла за счет девальвации, которая увеличила стоимость импортных конкурентов. В результате по итогам года, по ожиданиям машиностроителей, отечественный сегмент покажет рост на 10% на фоне снижения рынка в целом.

В январе-сентябре выпуск российских заводов дорожно-строительного машиностроения вырос на 0,5%, до 30 млрд руб., подсчитали в «Росспецмаше». Это значительно лучше результата первого полугодия, когда выпуск падал на 8%. Отгрузки ДСТ на внутренний рынок за девять месяцев увеличились на 6,5%, до 28,6 млрд руб., тогда как за первое полугодие продажи выросли на 6%, до 17,5 млрд руб. Невысокий темп прироста отгрузок в третьем квартале связан с переносом сроков проведения тендеров по госзакупкам, пояснили «Ъ» в «Росспецмаше», что сдвинуло часть отгрузок техники на четвертый квартал.

Продажи отечественных машиностроителей показали динамику лучше, чем отражено в статистике Ассоциации европейского бизнеса, которая охватывает 80% рынка и включает в том числе данные импортеров. Так, по информации АЕБ, российский рынок ДСТ и спецтехники за девять месяцев упал на 2,4%, до 8,9 тыс. машин, против снижения на 5% в первом полугодии.

На динамику во втором и третьем кварталах повлиял фактор отложенного спроса после отмены ограничений из-за коронавируса на жилищное и социальное строительство, отмечают в «Росспецмаше», а также запуск программы льготного лизинга спецтехники. В количественном выражении за девять месяцев традиционно российские производители увеличили продажи кранов-манипуляторов (на 43%), гусеничных экскаваторов (на 30%), катков (на 26%), бульдозеров (на 7%) и автокранов (на 3%). Падение отгрузок зафиксировано в сегменте экскаваторов-погрузчиков – на 27%, автогрейдеров – на 18%, мини-погрузчиков – на 17%.

Российские машиностроители оптимистичны и ожидают роста продаж ДСТ на 10% по итогам года. При этом они отмечают негативный эффект коронавируса на платежеспособный спрос, а также рост стоимости металла на внутреннем рынке и цен на импортные компоненты из-за девальвации рубля. Для нивелирования этого влияния на рынок в «Росспецмаше», в частности, предлагают запустить программу прямых скидок на технику.

С этим согласны и в Объединенной машиностроительной группе (ОМГ). Отгрузки строительно-дорожной и коммунальной техники по компаниям, находящимся под управлением ОМГ (ЗАО «Брянский арсенал», ЗАО «Челябинские строительно-дорожные машины», ЗАО «Тверской экскаватор, АО «Эксмаш»), за девять месяцев снизились на 51% в денежном выражении, говорят в компании. Это связано не только с пандемией, но и с отсутствием механизмов стимулирования спроса, подчеркивают в ОМГ, настаивая на

необходимости запуска программы скидок на технику для конечного потребителя в размере 10–15% по аналогии с программой, действующей для сельхозтехники.

В Минпромторге при этом куда более оптимистичны: по их данным, которые включают часть заводов, отсутствующих в статистике «Росспецмаша», продажи ведущих производителей ДСТ выросли на 9,5%, до 29,17 млрд руб., выпуск – на 4%, до 30,48 млрд руб. Такому результату способствовал как отложенный спрос, так и запуск льготного лизинга, «который позволил стимулировать восстановление доли отечественной продукции на рынке РФ». Дмитрий Бабанский из SBS Consulting отмечает, что ослабление рубля повысило конкурентоспособность российской ДСТ. По его оценке, падение всего рынка по итогам года останется в пределах 5%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4557428>

ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2020.02.11; ЗА ГОСКОМПАНИЮ: СРЕДСТВА НА 5G И КВАНТОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПОЛУЧАТ КОРПОРАЦИИ; РАСПРЕДЕЛЕНИЕМ ФИНАНСОВ НА ДРУГИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЗАЙМУТСЯ ИНСТИТУТЫ РАЗВИТИЯ

Бюджетное финансирование проектов по продвижению технологий 5G, квантовых вычислений и коммуникаций получают не институты развития, а госкорпорации – «Ростех», «Росатом» и РЖД. Об этом говорится в новом варианте паспорта федерального проекта «Цифровые технологии» нацпрограммы «Цифровая экономика РФ». Президиум правкомиссии одобрил документ 13 октября, рассказал «Известиям» источник, знакомый с протоколом, информацию подтвердили в «Ростехе». Ранее госкорпорации уже заключили соглашения с правительством о разработке дорожных карт по соответствующим технологиям, поэтому логично, что именно они и получают средства. Но некоторые эксперты опасаются, что госкомпании будут расходовать деньги неэффективно.

Карманные инновации

«Ростех», «Росатом» и РЖД будут заниматься продвижением технологий 5G, квантовыми вычислениями и квантовыми коммуникациями – они получают бюджетное финансирование вместо институтов развития. Такое предложение содержится в новом варианте паспорта федерального проекта «Цифровые технологии» нацпрограммы «Цифровая экономика РФ», одобренного президиумом правкомиссии 13 октября, рассказал «Известиям» источник, знакомый с протоколом заседания.

Развитие цифровых технологий предполагает две модели финансирования, добавил еще один источник, знакомый с новой версией федпроекта. В первом случае средства выделяются напрямую через госкорпорации, поскольку они отвечают за развитие технологий. Во втором финансирование происходит через поддержку проектов институтами развития на конкурсной основе. При этом институты развития самостоятельно будут решать, какие проекты и технологии поддерживать, а какие нет. Таким образом, государство с себя снимает ответственность за развитие отдельных технологий, указал он.

В пресс-службе Минцифры «Известиям» пояснили, что в новую редакцию федерального проекта «Цифровые технологии» отдельно включены те технологии, по которым уже есть дорожные карты. Это квантовые вычисления, квантовые коммуникации и 5G. В июле 2019 года «Ростех» (совместно с «Ростелекомом»), «Росатом» и РЖД подписали три соглашения с правительством с целью развития отдельных высокотехнологичных направлений – «Беспроводной связи нового поколения», «Квантовых вычислений» и «Квантовых коммуникаций». Одним из обязательств стала разработка дорожных карт по закрепленным за ними технологиям. «Ростех», «Росатом» и РЖД готовили дорожные карты в течение 2020 года с привлечением собственной инфраструктуры и специалистов.

Бюджетные средства на 5G, квантовые вычисления и квантовые коммуникации будут выделены госкорпорациям, поскольку они отвечают за эти технологии по соглашениям с правительством, сказали «Известиям» в «Ростехе». При этом остальные технологии также получают финансирование – оно будет осуществляться не напрямую через госкорпорации, а через институты развития, подчеркнули в центре компетенций «Ростеха» по цифровой экономике.

По технологиям, по которым карты высокотехнологичных направлений отсутствуют, поддержка будет происходить в рамках утвержденных для институтов развития (Фонд содействия инновациям, ФРИИ, РВК и РФРИТ) приоритетов, пояснили «Известиям» в Минцифры и АНО «Цифровая экономика РФ». Это, например, технологии распределенного реестра (блокчейн), VR и AR (виртуальная и дополненная реальности), робототехника.

Эти приоритеты указаны в постановлении правительства от 2 июля 2020 года № 974, а в сентябре по ним был объявлен конкурс на сайте ИТ–гранты.РФ. Однако, как добавили в пресс–службе Минпромторга, ряд направлений, по которым дорожные карты пока не утверждены, могут включить в федеральный проект позже.

Карта и территории

Правкомиссия уже одобрила дорожную карту «Квантовые коммуникации», разработанную РЖД, сказали «Известиям» в корпорации. В нее вошли больше 120 мероприятий и проектов, направленных в том числе на развитие технологий оптоволоконных, атмосферных и спутниковых квантовых коммуникаций, продвижение квантового интернета вещей, создание коммерческих квантовых сетей связи и спецоборудования. Также появятся специальные фонды для поддержки новых проектов и внедрения готовых технологий, сертификационные центры и лаборатории.

Ранее СМИ сообщали, что до 2024 года РЖД получит около 20 млрд рублей на развитие технологий квантовых коммуникаций, однако в самой корпорации этот вопрос не комментируют.

На развитие «Квантовых вычислений» до 2024–го направят 23,7 млрд рублей, из них 13,3 млрд рублей – из бюджета, сказал «Известиям» советник директора по цифровизации «Росатома» Михаил Насибулин. В дорожную карту включены создание на базе российских разработок систем квантовых вычислений, демонстрация «квантового превосходства» (вычислительная мощность квантового компьютера превосходит классические ЭВМ в отдельных специализированных задачах), запуск пилотных проектов квантовых вычислений на единой облачной платформе и появление собственной технологической и кадровой базы мирового уровня.

Дорожная карта по развитию 5G почти готова. Об этом ранее в кулуарах конференции «Телеком–2020» говорил замглавы Минцифры Олег Иванов. Ключевым мероприятием плана должно стать создание отечественного оборудования для 5G. По данным «Ведомостей», на эти цели планируется потратить 21,4 млрд рублей до 2024 года.

Главное – доверие

Распределение средств госкорпорациям вместо институтов развития чревато рисками с точки зрения коммерческой выгоды и успеха, считает сооснователь и управляющий партнер ТМТ Investments Артем Инютин. По его словам, институты развития через инвестиции в стартапы сделают всё в разы дешевле и эффективнее, чем неповоротливые в технологиях госкорпорации. По всему миру сейчас идет тренд на развитие инноваций через небольшие мобильные команды высокопрофессиональных специалистов. Тогда как большая корпорация действует медленнее и себестоимость ее продукта будет гораздо выше, предупредил он.

– Мы видели уже достаточно примеров, когда наши госкорпорации пытались создать поисковики для интернета, мобильные операционные системы и тому подобные провальные продукты. Денег всегда тратится очень много, а на выходе – неуспешные

проекты. К сожалению, в информационных технологиях у госкорпораций не получится создать коммерчески успешные кейсы, которые будут востребованы десятками миллионов человек, – категоричен Артем Инютин.

Когда госкорпорациям и их подрядчикам уходят основные средства, критерии оценки эффективности становятся размыты и процесс принятия решений непрозрачен, считает основатель платформы Dsight Арсений Даббах. При этом риски сохраняются стандартные – коррупция, неэффективное использование средств и затягивание сроков. В данном случае власти посчитали, что основными бенефициарами от внедрений будут компании, которые хорошо понимают тему и к которым есть доверие у руководства страны.

Но положительного в этой идее всё же больше, спорит директор регионального инжинирингового центра SafeNet Национальной технологической инициативы (НТИ) Денис Кувиков. Отданная госкорпорации технология – это один ответственный, который, имея внутренние компетенции, а также привлекая их снаружи, станет ориентиром для рынка. Что касается коммерческих проектов, то они уже есть в области квантовых вычислений, квантовых коммуникаций в госкорпорациях, институтах развития, НИИ, перечисляет Денис Кувиков. Выбор ответственных за их развитие вполне обоснован, заключил эксперт.

<https://iz.ru/1074694/anna-ustinoва/za-goskompaniiu-sredstva-na-5g-i-kvantovye-tehnologii-poluchat-korporatcii>

КОММЕРСАНТЪ; ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2020.31.10; ФЛОТ ТРЕБУЕТ ЭНЕРГЕТИЧНЫХ МЕР; В КРЫМУ МОГУТ ПОСТРОИТЬ ЕЩЕ ОДНУ ТЭС

Регуляторы энергорынка обнаружили необходимость в новых электростанциях на территории Крыма и Тамани для покрытия дефицита электроэнергии. К 2026 году региону потребуется еще около 500 МВт новых мощностей из-за ввода объектов Черноморского флота и Крымской железной дороги. Стоимость строительства новой ТЭС, по оценкам экспертов, составит до 40 млрд руб. А инвесторы, как и ранее при строительстве крымской генерации, смогут окупить затраты за счет платежей потребителей всей страны. К 2026 году в Крыму и Тамани вновь может образоваться дефицит мощности – в общей сложности до 496 МВт, заявил 30 октября глава «Системного оператора» (СО, диспетчер энергосистемы) Борис Аюев на совещании по подготовке к осенне-зимнему периоду. Дефицит может возникнуть из-за роста энергопотребления после ввода объектов Черноморского флота и Крымской железной дороги. Согласно представленным материалам СО, до 2026 года энергопотребление в Крыму может увеличиться до 1,5 ГВт при суммарном текущем объеме генерации 879 МВт, в Тамани потребление вырастет до 1,6 ГВт при нынешней мощности электростанций 593 МВт. Таким образом, непокрываемый дефицит в Крыму достигнет 190 МВт, а в Тамани – 306 МВт. Рост потребления «декларируется, но не оформлен», сказал глава СО. Основные параметры региональной энергосистемы могут быть отражены в следующей схеме и программе развития ЕЭС России на 2021–2027 год.

Ситуация в Крыму может осложниться из-за проблем со строительством электросетевой инфраструктуры для Таврической ТЭС на 480 МВт, принадлежащей «Технопромэкспорту» (ТПЭ, входит в «Ростех»). Электростанция была введена в марте 2019 года без схемы выдачи мощности, отмечается в презентации СО. По словам Бориса Аюева, схемы выдачи мощности второго энергоблока симферопольской электростанции мощностью 240 МВт до сих пор не готовы. Глава СО выразил опасение, что до конца года линию так и не успеют ввести, и в результате второй энергоблок Таврической ТЭС может быть отключен.

В ТПЭ заявили “Ъ”, что не ожидают проблем с выдачей мощности.

«Мероприятия по выдаче мощности Таврической ТЭС, входящие в зону ответственности компании, выполнены в полном объеме в 2019 году, – сообщили в компании. – На данный

момент со стороны ГУП РК «Крымэнерго» не выполнены в полном объеме мероприятия по присоединению одной из линий (ВЛ 110 кВ)». По мнению ТПЭ, отсутствие этой линии не влияет на выдачу станцией всего объема производимой мощности: в таком режиме ТЭС работает с 2019 года без ограничений.

Решить проблему нехватки мощности в Крыму и Тамани можно через механизм конкурентного отбора мощности новой генерации (КОМ НГ), отметил господин Аюев. Механизм КОМ НГ был разработан именно для строительства нерыночных проектов в энергодефицитных точках. Он применялся два раза: для строительства Сакской ТЭЦ в Крыму (120 МВт, «КрымТЭЦ» Петра Нидзельского) и Ударной ТЭС в Тамани (500 МВт, ТПЭ). Затраты на эти стройки покрываются за счет потребителей первой (Урал и европейская часть РФ) и второй (Сибирь) ценовых зон. Общий платеж по двум станциям в КОМ НГ с 2021 по 2035 год превысит 148 млрд руб., посчитал Владимир Скляр из «ВТБ Капитала».

Стоимость строительства новой ТЭС на 496 МВт с применением парогазовых установок может составить 35–40 млрд руб., а на паросиловых установках – 24–28 млрд руб., оценивает господин Скляр.

Возможное проведение КОМ НГ в Тамани учитывал и «Совет рынка» (регулятор энергорынков) в своем прогнозе роста одноставочной оптовой цены до 2035 года (см. «Ъ» от 1 октября). Согласно расчетам регулятора, платеж за КОМ НГ в Тамани может составить в общей сложности 92 млрд руб. в 2024–2035 годах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4556839>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.02.11; ГОСЗАКАЗ УКРАСЯТ ПРОЗРАЧНОСТЬЮ И САМОКОНТРОЛЕМ; ЕДИНСТВЕННЫХ ПОСТАВЩИКОВ И ВСЕХ ЗАКАЗЧИКОВ ПРОВЕРЯТ ЭЛЕКТРОНИКОЙ

Федеральное казначейство рассчитывает увеличить прозрачность данных о госзаказе переводом госконтрактов с единственным поставщиком и дополнительных соглашений в электронный вид. Это финализирует работу Минфина по унификации регулирования избавленных от конкуренции крупных госконтрактов и даст контролерам госзаказа недостающие данные для оценки эффективности госрасходов. Также в госзаказе будет реализован риск-ориентированный подход. Чтобы не нагружать бизнес избыточным контролем, механизм предупреждения рисков на базе Единой информационной системы (ЕИС) в сфере закупок будет ориентирован на госзаказчиков. Система будет сообщать им и контролерам о возможных завышениях цен и других нарушениях.

Федеральное казначейство намерено привести учет контрактов с единственным поставщиком и «бумажных» дополнительных соглашений к госконтрактам к единой процедуре закона о контрактной системе – они должны будут отражаться в ЕИС по общим правилам. Идея финализирует работу Минфина по ужесточению контроля контрактов, заключаемых без торгов: ранее ведомство регламентировало закрытый перечень оснований для их заключения и унифицировало процедуру (см. «Ъ» от 29 января 2018 года), а в 2020 году добилось ее ужесточения – так, с июля 2021 года такие предложения должны сопровождаться экспертным заключением с оценками Минфина, Минэкономики и ФАС.

Как сообщила замглавы казначейства Анна Катамадзе главе Минфина Антону Силуанову на презентации работы ЕИС в пятницу, закупки у единственного поставщика (изначально неконкурентные закупки по решению президента, правительства, региональных властей и т. п.) и заключенные на бумаге дополнительные соглашения к госконтрактам, зачастую меняющие стоимость и существенные условия таких договоров, наиболее проблемны с точки зрения прозрачности. Сейчас данные о «бумажных» договорах заказчик вносит в ЕИС вручную и зачастую не отражает детали о ходе исполнения и оплате, обязательные к раскрытию для всего остального сектора госзаказа.

Для повышения прозрачности в сегменте казначейство предлагает перевести все процедуры заключения контрактов с единственным поставщиком и допсоглашений в ЕИС в форму структурированных электронных документов.

Речь идет не об отказе от самих закупок у единственных поставщиков, но о доступе к их анализу для повышения эффективности – это объясняется как зачастую монопольным положением единственных поставщиков (например, ресурсов ЖКХ в ряде регионов), так и наличием неценовых (политических, репутационных или временных) рисков при срыве исполнения конкретных госконтрактов (например, в случаях международных мероприятий или особо важного с точки зрения государства строительства). Ранее, отметим, эксперты также указывали на необходимость расширения контрактации с единственными поставщиками, чтобы избавить их от симуляции конкуренции, а бюджет – от расходов на ее организацию (см. “Ъ” от 22 апреля).

Меры ужесточения контроля над расходами по крупным контрактам продиктованы и бюджетной консолидацией, вызванной последствиями коронакризиса. Однако при усилении контроля над расходами Минфину необходимо выполнять и требования Белого дома по снижению контрольно–надзорной нагрузки на бизнес. Поэтому систему риск–мониторинга госзакупок (она станет частью функционала ЕИС) казначейство ориентирует не на поставщиков, а на государственных и муниципальных заказчиков. В задачах системы – предупреждать ответственных за размещение госзаказа чиновников о рисках завышения цен и прочих процедурных нарушениях. «Одна из основных задач системы ЕИС – помочь заказчику избежать нарушений. Для этого разрабатываются интерактивные панели с аналитикой для каждого заказчика по его закупкам. Это позволит заранее видеть свои риски», – сообщил “Ъ” глава Минфина Антон Силуанов. По его словам, казначейство готовит предложения по обеспечению доступа к аналитической информации ЕИС как контрольных органов, так и заказчиков. «Контрольно–надзорную деятельность необходимо осуществлять не постфактум, а на упреждение – на базе аналитики ЕИС. Огромную аналитическую базу ЕИС следует включить в работу органов контроля, чтобы снизить риски и предотвращать закупки по завышенным ценам», – добавил министр.

<https://www.kommersant.ru/doc/4557447>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.02.11; «ПРЕДУПРЕЖДАТЬ ЗАКАЗЧИКОВ, НО СОХРАНИТЬ ЗА НИМИ СВОБОДУ ДЕЙСТВИЙ»; АННА КАТАМАДЗЕ О ПЕРСПЕКТИВАХ ПРОЗРАЧНОСТИ И ПОЛНОТЫ ДАННЫХ О ГОСЗАКУПКАХ

О том, как Минфин и Федеральное казначейство намерены решать проблему неполноты данных о деталях госконтрактов с единственными поставщиками, что это даст правительству, как будет устроена подсистема предупреждения госзаказчиков о рисках и возможных нарушениях закона, а также об автоматизации финансового исполнения госконтрактов и планах распространения практик госзаказа на торги госимуществом “Ъ” рассказала курирующая работу единой информсистемы закупок (ЕИС) заместитель главы Федерального казначейства Анна Катамадзе.

– В пятницу во время показа единой информсистемы закупок министру финансов в казначействе вы сказали, что одной из главных проблем ЕИС являются непрозрачность контрактов с единственными поставщиками и бумажные допсоглашения...

– Да. Контракты с едпоставщиками заключаются по различным основаниям – от отдельных решений правительства до закупок услуг или товаров у монопольных поставщиков. Закон до сих пор позволяет оформлять такие контракты в бумажном виде, а не в электронном в ЕИС: раскрытие детальной информации о ходе исполнения, предмете, существенных условиях таких договоров осуществляется вручную, переносом этих данных заказчиками из бумаги в реестр контрактов, а не автоматизированно в системе. Кроме того, отсутствует необходимость регистрации таких поставщиков в едином реестре

участников закупок. В результате мы не видим структурированной, автоматически выверенной информации, а это порождает неверную аналитику и выводы, например, о ценах. Аналогичная ситуация со всеми допсоглашениями к электронным контрактам. Выходит, что контракт после торгов электронный, а вся его жизнь в процессе исполнения, в том числе существенные изменения к нему, – на бумаге. Это не дает нам в полной мере автоматизировать аналитику, платежи, полноценно ввести электронное активирование приемки работ.

– О какой доле рынка госзаказа идет речь и что изменится для таких поставщиков?

– Порядка 30% всего объема госконтрактов. Доля единственных поставщиков еще выше, но часть таких контрактов заключается по итогам несостоявшихся процедур в ЕИС, и они прозрачны. Из того, что мы не видим, основной объем – это строительные работы (около половины контрактов с едпоставщиками), еще процентов 30 приходится на закупки услуг ЖКХ, остальное – прочие закупки, например лекарства, где тоже есть единственные поставщики. Ну и разумеется, по всей палитре могут быть допсоглашения.

– В деньгах это...

– Порядка 1,5–2 трлн рублей. Это много.

Минфин смягчил требования к торговцам госзаказом

Теперь – что изменится. Предлагается перевести процедуры заключения контрактов с отдельными единственными поставщиками и подписания допсоглашений на платформу ЕИС, а сам электронный контракт – в формат структурированного электронного документа. Тогда едпоставщики и заключающие допсоглашения будут обязаны войти в систему, подписать контракт в электронном виде – это юридически значимое действие – и далее соблюдать все процедуры по предоставлению информации о сроках, этапах исполнения и завершать их электронным актом приемки. Это позволит увязать все это автоматически с оплатой и существенно повысить качество данных.

– Говоря о прочих усовершенствованиях ЕИС: как будет работать механизм предупреждения рисков заказчиков, который упоминал министр?

– У нас есть обширный набор данных о госконтрактах, их начальных ценах, условиях – и мы говорим о созданной в ЕИС на базе их анализа подсистеме риск-мониторинга, которая будет информировать заказчиков о возможном завышении цен (где это возможно), процедурных и прочих нарушениях.

Мы сформировали предложения в закон о контрактной системе, регулирующие доступ к аналитике: запрос на нее очень велик, но не все и не всем нужно отдавать. Мы планируем дать доступ к конструкторам аналитики контрольным органам – они почти все сейчас и так имеют доступ к системе, но нужно отрегулировать его правила. А остальным потребителям открывать его в зависимости от полномочий и рисков для заказчика, чтобы он не уходил в «красную зону» с нарушениями. Чек-лист нарушений будет развиваться по мере перевода в структурированный электронный вид всего документооборота в ЕИС, и важно, что подписание и юридическая значимость документам придается именно в ЕИС. Сейчас стартует перевод в обязательный режим подписания электронных актов приемки в ЕИС, это большой шаг.

Предполагается, что риск-мониторинг будет «мягкой силой»: его цель – предупреждать заказчиков, но при этом сохранить за ними свободу действий. Но конечно, если заказчик игнорирует предостережения – это привлечет внимание контролирующих органов, которые будут пользоваться инструментами этого же риск-модуля.

– Идет ли речь о дальнейшей автоматизации закупок – в частности, расчетов госзаказчиков с подрядчиками?

– В первую очередь на своевременную оплату госконтрактов должно повлиять принятие «оптимизационного» пакета поправок к ФЗ-44, это уже согласованный вопрос. Он вводит электронное активирование, то есть приемку контракта, упраздняя зависимость поставщика от заказчика. Поставщик вносит в ЕИС данные об исполнении контракта, в том числе за

счет интеграции с ЕИС своей бухгалтерской системы, и начинается отсчет времени для заказчика: он должен либо принять работу, либо предъявить формальные претензии. После этого заказ оплачивается в течение 30 дней, по сути, автоматом. Мы приблизились к автоплатежу без возможности манипулировать сроками или утонуть в бюрократии.

– Что мешает полностью алгоритмизировать ценовую политику в госзаказе?

– Есть несколько ограничений. Например, данные ЕИС отражают уже заключенные контракты и не содержат информации о состоянии рынков. Мы можем создавать профили рисков и давать ориентиры. Но наш набор информации связан с рынком самого госзаказа. Это первое. Второе – есть отраслевые требования к закупкам, более или менее формализованные в отраслях, но эта формализация неоднородна. Вот у Минздрава есть регламентированные требования к лекарствам и медизделиям, которые позволяют алгоритмизировать анализ цен, а, например, в стройке действует сметный принцип ценообразования. Где взять цену стройматериалов и с чем ее сравнить – неясно, не говоря уже о том, как сравнивать цены для разных объектов в госконтрактах, – нет единого справочника стройматериалов той степени детализации, которая нужна для анализа и сравнения цен. По тем товарам, где есть каталог, картина анализа цен принципиально иная – как в случае лекарств и медизделий.

В закупки государства вкрались продажи

В итоге для целей создания таких «ценовых шлагбаумов» в системе нужны каталог и отраслевое регулирование – и в этом направлении ведется много работы. В частности, по лекарствам мы совместно с Минздравом практически перевели (волнами) всех заказчиков страны на применение единого каталога лекарств.

Третье, кроме госконтрактов, есть и другие инструменты распределения бюджетных средств, например прямые субсидии предприятиям. Там нет таких жестких правил по оцифровке, как в ЕИС, но, когда (если) они появятся, мы получим важнейшие инструменты для принятия управленческих решений и океан информации для анализа себестоимости материалов, оборудования и зарплат.

– Распространится ли такой подход на организацию торгов госимуществом?

– В правительстве сейчас находятся документы о передаче полномочий оператора системы torgi.gov.ru казначейству. Это согласованный заинтересованными органами власти документ, так что, надеюсь, в скором времени мы начнем над этой задачей работу.

– Там будет реализована та же модель, что и в госзаказе?

– Мы однозначно будем использовать модули ЕИС при торгах госимуществом и иными регулируемыми активами. Например, единый реестр участников закупок – зачем создавать новую сущность, когда можно включить в него и участников торгов (а по факту они уже все там). Так же единый реестр сделок, аналогичный уже существующему единому реестру госконтрактов, ценовой контроль, big data, как в ЕИС, – в особенности это интересно для торгов недвижимостью и землей, и в частности, как однотипные объекты продаются в разных регионах и муниципалитетах. Ну и конечно же, интеграция с нашими системами доходов бюджетов по аналогии с интеграцией ЕИС в сфере закупок с электронным бюджетом и иными системами регионов по расходам и платежам.

Интервью взял Олег Сапожков

<https://www.kommersant.ru/doc/4557362>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2020.02.11; ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ ДАЛИ ТРИ ГОДА; ПЕРЕХОД НА ОТЕЧЕСТВЕННОЕ ПО ДЛЯ КРИТИЧЕСКИ ВАЖНЫХ IT-СИСТЕМ ОТСРОЧЕН

Минцифры предлагает смягчить невыполнимые сроки перевода критической информационной инфраструктуры (КИИ) на отечественный софт и оборудование, сдвинув их с 2021 на 2024–2025 годы. Но и эти сроки «сверхамбициозны», утверждают

участники рынка, особенно в части оборудования, в производстве которого отечественные вендоры сильно отстают от потребностей покупателей.

Минцифры предложило продлить сроки импортозамещения для объектов КИИ: ее владельцы должны перейти на преимущественное использование отечественного ПО с 2024 года, а отечественного оборудования – с 2025 года, следует из доработанного по итогам обсуждения проекта указа президента, размещенного министерством на regulation.gov.ru. Субъекты КИИ обязаны провести аудит иностранного ПО и до 1 июля 2021 года утвердить план перехода на отечественное.

Сроки скорректированы в соответствии с предложениями в рамках общественного обсуждения проекта, пояснили “Ъ” в Минцифре. Требования не направлены на безусловную замену всего иностранного ПО и оборудования, но при наличии выбора между российским и иностранным продуктом приоритет должен отдаваться российскому, подчеркнул вице-директора по информбезопасности Минцифры Дмитрий Реуцкий. Учитывая специфику отраслей и отсутствие отдельных российских аналогов оборудования и софта, проект предусматривает исключения.

К КИИ относятся IT-системы госорганов, банков, объектов транспорта, связи, здравоохранения, предприятий оборонной, топливной, атомной промышленности и энергетики. Перейти на преимущественное использование отечественного софта поручил **Владимир Путин** 3 июля 2019 года. В мае 2020-го Минцифры опубликовало проекты указа президента и постановления правительства о переходе владельцев КИИ на преимущественное использование отечественного ПО с 2021 года, российского оборудования – с 2022 года. Но финансовые организации заявили, что столь сжатые сроки угрожают их стабильности (см. “Ъ” от 8 июня), а Ассоциация банков России попросила главу правительства **Михаила Мишустина** отложить переход на четыре года (см. “Ъ” от 17 июня).

Реализовать такой проект даже в новые сроки трудно, считает старший вице-президент, руководитель департамента организации и управления IT ВТБ Сергей Безбогов. На разработку сложного ПО, особенно в банковской сфере, нужно больше времени, согласен исполнительный директор Artezio (входит в ГК «Ланит») Павел Адылин. Перед отечественными компаниями стоит задача за три года догнать, а в идеале – превзойти мировых лидеров в программных решениях, отмечает он. Отставание производителей оборудования и ПО от отрасли не позволяет выполнить сверхбыстрый переход, но новые сроки выполнимы, полагает глава департамента информбезопасности МКБ Вячеслав Касимов.

Если в случае с банковскими системами отечественные продукты и так доминируют, то в системах бронирования авиабилетов преобладают западные решения, уточняет управляющий директор «Техносерв Консалтинг» Кирилл Булгаков. В реестре отечественного софта раздел средств защиты информации, без которых не может обходиться КИИ, остается сильным, уверена исполнительный директор компании «Акронис Инфозащита» Елена Бочерова.

Нынешний срок выглядит приемлемым в части софта, но для «железа» по-прежнему нереален: цикл его создания в два-три раза длиннее, уточняет Кирилл Булгаков. «Все так называемое российское железо – это в основном китайские комплектующие с российскими шильдиками», – добавляет глава оператора дата-центров Охуген Павел Кулаков. Некоторые объекты КИИ до сих пор работают на оборудовании 1950–60-х годов, в их случае «переход» – слишком громкое заявление, говорит эксперт по промышленной кибербезопасности Вадим Подольный. Крупные организации, отмечает руководитель группы по кибербезопасности КPMG в России и СНГ Илья Шаленков, возможно, и смогут выделить бюджет на импортозамещение, но небольшим программа добавит сложностей, за которые заплатят клиенты.

<https://www.kommersant.ru/doc/4557385>

FORBES; 2020.01.11; «РИСКИ ИЗМЕНЕНИЯ КОНЪЮНКТУРЫ ДОЛЖНЫ НЕСТИ НЕ ТОЛЬКО РЖД»

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ВСЕГДА ОТРАЖАЕТ ТО, ЧТО ПРОИСХОДИТ В ЭКОНОМИКЕ СТРАНЫ. О ТОМ, КАКОВА СИТУАЦИЯ В РАЗНЫХ ОТРАСЛЯХ, ПОЧЕМУ СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ ИЗ КИТАЯ В ЕВРОПУ БЫСТРЕЕ ДОЕЗЖАЛИ В КОНТЕЙНЕРАХ И КАК РЖД ВЫСТРАИВАЕТ ПОСЛЕДНЮЮ МИЛЮ, МЫ ПОГОВОРИЛИ С АЛЕКСЕЕМ ШИЛО, ЗАМЕСТИТЕЛЕМ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА – НАЧАЛЬНИКОМ ЦЕНТРА ФИРМЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (ЦФТО), КУРИРУЮЩИМ КОММЕРЧЕСКУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОМПАНИИ И ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.

Как пандемия сказалась на грузоперевозках?

Нам удалось достаточно быстро изменить производственные процессы и принять все возможные меры для помощи участникам транспортного рынка. Это и скидки (с начала года правление ОАО «РЖД» одобрило порядка 80 скидок к тарифам – в рамках коридора, который предоставлен нам регулятором), и отсрочка платежей, и временная отмена штрафов за неисполнение обязательств, и другие особые условия. Во втором квартале погрузка снизилась только на 5,2% год к году.

Сегодня мы видим определенную стабилизацию в ключевых отраслях. Как следствие, улучшаются показатели грузовых перевозок. В годовом выражении ожидаемое снижение составляет порядка 3,5%. Драйвером здесь отчасти послужил отложенный спрос. Позитивный тренд наблюдается в перевозках строительных грузов (рост более 5%), а также по перевозкам зерна (свыше 20%).

В целом мы сохраняем уверенность, что в ближайшее время начнется активная фаза восстановительного роста. В 2021 году мы прогнозируем восстановление спроса и прирост погрузки на 2,6%, до 1,265 млрд т.

Какими долгосрочными последствиями для грузоперевозок обернется пандемия?

Сейчас мы проводим актуализацию долгосрочной программы развития с оценкой объемов перевозок до 2030 года. Берем в расчет и прогнозы снижения темпов роста мировой экономики на фоне пандемии, и усиление торговых войн, политики протекционизма в разных странах.

Для сохранения инвестпрограммы в прежнем объеме, с нашей точки зрения, требуется определенная балансировка в структуре погрузки на восточном направлении, а также точечные корректировки тарифа, направленные на постепенное снижение ранее установленных преференций для отдельных групп товаров и пробега порожних вагонов.

Нужны и более глобальные корректировки тарифной системы. Традиционно величина железнодорожного тарифа в России зависела от стоимости самого груза, а точнее, доли транспортных затрат в его конечной цене.

Чем товар дороже, тем выше железнодорожный тариф на перевозку. При этом тариф за перевозку «дорогих» грузов – металлов, химикатов и так далее – изначально субсидировал своего рода льготный тариф на перевозку «дешевых» – угля, руды, минеральностроительных и других. В результате баланс доходов сходился.

Сегодня условия изменились, изменилась структура перевозок: часть высокодоходных грузов перешла на автотранспорт, а их место в структуре перевозок заняли низкодоходные, в основном уголь. И эта диспропорция с каждым годом продолжает расти.

Простой индексацией тарифа ее, конечно, не ликвидировать.

В перспективе перед нами стоит задача внедрения более гибкого инструмента тарифообразования. И такая работа – в части подготовки возможной модели тарифов – нами уже ведется. Ее планируется запустить после 2025 года. Пока же мы предлагаем ряд точечных настроек прежней системы, которые позволят частично нивелировать накопленные диспропорции.

Например, сегодня цена на антрацит на внутреннем и экспортном рынках приближена к цене на коксующийся уголь, но при этом стоимость перевозки антрацита по железной дороге на 15% ниже, чем стоимость перевозки коксующегося угля. Считаем, что было бы справедливо и экономически обоснованно выровнять эти тарифы на уровне коксующегося угля.

Это не значит, что все наши действия направлены только на то, чтобы лишний раз залезть в карман грузовладельца.

РЖД продолжит серьезную работу по повышению внутренней эффективности. За последние пять лет объем оптимизации расходов уже превысил 200 млрд рублей. Но компания все равно будет вынуждена привлечь в 2021-2023 годах кредитные средства в размере порядка 900 млрд рублей, что позволит профинансировать инвестпрограмму в объеме около 2,2 трлн рублей.

С чем связан значительный рост транзитных перевозок контейнеров через транспортный коридор Китай – Европа в этом году? Какой прогноз на будущий год? Расскажите подробнее о программе развития контейнерных перевозок. Рост связан с тем, что «Российскими железными дорогами» созданы для него необходимые условия. Мы обеспечиваем стабильную тарифную политику – ставки на контейнерный транзит не повышались с 2011 года. Это позволило как следует «раскатать» наши маршруты. Средняя скорость доставки контейнеров на основных направлениях составляет в среднем 1100-1200 км в сутки с учетом прохождения всех границ. Это гораздо выше, чем у морского транспорта, выше, чем у автотранспорта, и сопоставимо с авиацией – с учетом первой и последней мили, всех операций по обработке контейнеров на терминалах.

Большую роль здесь сыграла синергия, которую мы получили от сотрудничества российских, казахстанских и белорусских железных дорог в рамках совместного предприятия «ОТЛК ЕРА». Компания предоставляет сквозной сервис по железным дорогам колеи 1520 мм в сообщении Китай – Европа – Китай. В ходу постоянно находится порядка 100 организованных контейнерных поездов.

Передвижение по российской части маршрута – от 2000 до 2500 км в зависимости от маршрута – не превышает двух суток. А общее транзитное время следования контейнерного поезда из Китая в Европу составляет порядка 12-14 суток.

Интересно, что именно в период карантинных ограничений многие наши потенциальные клиенты осознали, что железнодорожные перевозки, особенно трансграничные, являются едва ли не единственным бесшовным, бесконтактным и бесперебойным способом доставки груза. Вместимость поезда позволяет одним рейсом доставить количество груза, требующее до шести рейсов на самолете, что в итоге увеличивает разницу в стоимости перевозок до 30 раз.

В последние месяцы мы фиксируем взрывной, двукратный рост объемов перевозок на этом направлении. Только в сообщении Китай – Европа – Китай переток транзитных грузов с авиатранспорта с начала пандемии составляет ежемесячно порядка 100 000 т. Первые партии защитных средств, в том числе медицинских масок, из Китая доставлялись в Европу самолетом, а затем эти грузы, требующие доставки в кратчайшие сроки, стали отправляться контейнерными поездами.

Рассчитываем, что в дальнейшем, распробовав все преимущества, оценив качественные и ценовые характеристики, клиенты будут чаще выбирать железную дорогу.

Резкое увеличение объема заказов на железнодорожный транзит, конечно, потребовало мобилизации технологических и инфраструктурных возможностей. В соответствии с указом президента страны к 2024 году мы должны обеспечить четырехкратный рост транзитных перевозок контейнеров по сравнению с 2018 годом. Это очень высокая планка, и чтобы ее достигнуть, мы разработали программу по развитию соответствующей инфраструктуры. Ее объем составляет 200 млрд рублей.

Программа предусматривает создание 26 новых железнодорожных станций, усиление системы электроснабжения на 1300 км пути и ряд других инфраструктурных мероприятий. Продолжим и организационные мероприятия. Например, начали активно применять технологию отправки сдвоенных контейнерных поездов. Она позволяет сэкономить пропускную способность на перегруженных направлениях. Кроме того, отпадает потребность в отдельном локомотиве.

И еще одно важное условие, чтобы наш проект «полетел»: мы должны синхронизировать свою программу развития с планами других участников цепочки: грузоотправителей, портов, погранпереходов. Этой работой мы сейчас активно занимаемся, в том числе при поддержке **Минтранса России**, в рамках развития сети терминально-логистических центров.

В последние годы быстро растут объемы перевозки угля. С чем это связано и насколько они выгодны ОАО «РЖД»? Уголь – один из основных энергоносителей наравне с нефтью и газом. В последние два десятилетия на фоне бурного роста мировых цен на нефть росли и цены на уголь. Так продолжалось до прошлого года. Конъюнктура на мировых рынках изменилась, цены упали, а за ними упали и объемы вывоза угля в западном направлении. К нам стали поступать обращения с просьбами дать скидку на перевозку угля. Это самый низкодоходный груз, тариф покрывает лишь часть наших затрат. Тем не менее ОАО «РЖД» вошло в положение горняков и предоставило дополнительную скидку на перевозку. Фактически мы возили уголь себе в убыток. Здесь следует заметить, что, когда ОАО «РЖД» 10 лет назад приступало к очередному этапу развития инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада и собирало заявки для прогноза перевозок, угольные компании были полны оптимизма и обещали нам совсем не то, что происходит сейчас. В последние годы идет резкая переориентация основных потоков кузбасского угля на Восток, где требования по его использованию еще не столь строги, как в Европе. РЖД даже приходится отказывать в перевозке других, более «дорогих» грузов: при первоначально запланированных объемах на Восток к 2020 году в размере от 30,4 млн до 39 млн т мы по итогам 2019 года вывезли из Кузбасса более 52 млн т угля. Убыток от перевозки угля на этом направлении составляет порядка 50 млрд рублей.

Изменились условия задачи. Мы готовы обеспечивать растущие объемы перевозок, но нам необходимо четко соблюдать баланс поступлений: либо от объемов перевозок при соответствующей географии, либо от структуры перевозимых грузов, так как перевозка различных грузов приносит разный доход. Наш инвестиционный цикл слишком продолжителен, чтобы реагировать на колебания цен на товарных рынках.

Конечно, мы найдем, чем занять инфраструктуру на Северо-Западе. Еще одним решением проблемы могло бы стать перенаправление части объема каменного угля с восточного на западное направление. Мы предлагаем предоставить тарифные преференции на этот объем – по нашей оценке, это 11 млн т. Высвободившиеся резервы провозной способности БАМа и Транссиба будут использованы для вывоза более высокодоходных грузов, например черных металлов и удобрений, пропуска контейнерного транзита, а также каменного угля коксующихся марок. Это позволит сбалансировать наши доходы и благоприятно скажется на экономике самих угольных компаний.

На каких направлениях и по каким видам грузов ОАО «РЖД» видит новые возможности для роста грузовых перевозок? И есть ли инфраструктурные ограничения для этого?

Чтобы понять, какие резервы у нас имеются с точки зрения грузовой базы, достаточно прокатиться по автомобильным федеральным трассам. Это бесконечный поток фур.

Для себя мы понимаем, за какие грузы стоит бороться. Это не значит, что мы хотим что-то отобрать у автомобилистов. Мы говорим о разумном взаимодополнении. Например, на каких-то загруженных магистральных направлениях мы могли бы взять фуру или отдельно полуприцеп к себе на платформу и провезти по железной дороге,

минуя пробки. И, наоборот, автомобилисты могли бы помочь нам с доставкой на последней миле.

К сожалению, многие распределительные склады строились без расчета подключения к железнодорожной сети, а подъездные пути к некоторым производственным площадкам были разобраны. В этом году мы сформировали программу по развитию коммерческой инфраструктуры на последней миле. По всей стране провели обследование, сформировали план: где восстанавливаем пакгаузы, где делаем аппарели – боковые, торцевые, где восстанавливаем тупичок, где тянем веточку к какому-нибудь складу готовой продукции. Можно сказать, что это такой agile-подход: формируем много небольших проектов с быстрым сроком окупаемости. Сейчас их уже порядка двухсот, и, по нашей оценке, они позволят забрать дополнительно около 15 млн т грузов.

Продолжаем развитие наших сервисов, в том числе по ускоренной доставке – грузовые экспрессы, агроэкспрессы, «холодные» экспрессы и т. д. Начали перевозки во флекситанках. У нас было очень много запросов на перевозку различных масел в Китай. Цистерну туда не отправишь, так как там другая колея, и требуется перегруз на границе. Флекситанки можно грузить в любой контейнер и везти его в Китай, который со своей стороны тоже разрешил такую перевозку. Так что пытаемся подобрать ключики к каждому клиенту.

Что касается вывоза массовых грузов – угля, руды, удобрений и так далее, сейчас формируем долгосрочную инвестиционную программу с учетом различных вариантов развития событий. Но мы считаем несправедливым, если риски изменения конъюнктуры и бросовых инвестиций будут нести только «Российские железные дороги». Мы хотели бы быть на 100% уверены, что в дальнейшем инфраструктура будет востребована – настолько, насколько об этом сегодня заявляют потенциальные грузоотправители. Потому что средства в развитие инфраструктуры вкладываются очень большие.

Мы хотели бы заручиться гарантиями не только со стороны грузовладельцев, но и со стороны стивидоров – в части подтверждения возможности грузопереработки в портах. Со своей стороны мы будем также нести ответственность за гарантированный вывоз продукции.

В этом году мы заключили договор, основанный на принципах take-or-pay («бери или плати») совместно с компанией «Новотранс Актив», одним из резидентов порта Усть-Луга. Он позволит нам минимизировать риски при дальнейшей реализации проекта по развитию подходов к портам Северо-Запада в части гарантированного обеспечения загрузки вновь построенной инфраструктуры. Рассчитываем, что заключение подобных договоров станет примером взаимовыгодного сотрудничества и для других компаний. Нам это даст возможность наиболее эффективного и адресного развития железнодорожной инфраструктуры.

Какие проекты по цифровизации грузовых перевозок вы реализуете сейчас и собираетесь реализовывать в ближайшее время?

На сегодняшний день по технологии блокчейн в сочетании со смарт-контрактами на нашей электронной торговой площадке «Грузовые перевозки» оформляется более 70% юридически значимых процедур. И мы поступательно продолжаем погружение в цифровой формат.

Внутри выстраиваем такую систему электронного взаимодействия, которая позволяет на основе объективных данных минимизировать влияние человеческого фактора на качество обслуживания клиентов.

Сегодня мы очень оперативно реагируем на обращения клиентов. Работаем и над CRM-системой. Но нужно понимать, что это довольно трудоемкий процесс, когда количество клиентов компании исчисляется несколькими десятками тысяч и все они имеют свою специфику.

Вся эта работа ведется в рамках реализации принятой в компании стратегии цифровой трансформации. В ее основе восемь цифровых платформ, которые предстоит разработать, они будут охватывать все производственные процессы. Ключевая задача в том, что все платформы должны быть открытыми. Всем должно быть удобно присоединиться к нам и вести совместную деятельность. Это относится и к грузоотправителям, и к нашим партнерам, в том числе международным.

В прошлом году из Японии в Европу совместно с группой «ФЕСКО» мы отправили первый контейнер по технологии ИНТЕРТРАН. Она предполагает, что при оформлении перевозки используются исключительно электронные документы, транзитные декларации и так далее. Как результат, только время на оформление перевозочных документов было сокращено на четверо суток по сравнению с оформлением перевозки на бумажных носителях. В сентябре этого года в рамках проекта успешно реализовали пилотную интермодальную перевозку контейнеров из китайского порта Нинбо через порт Владивосток транзитом по Российской Федерации с прибытием на белорусскую станцию. Это была первая транзитная отправка контейнеров в сообщении Азия – Европа, выполненная полностью в цифровом формате. Говоря о «цифре», хотел бы упомянуть еще разработанный «ОТЛК ЕРА» Индекс евразийских железнодорожных транзитных перевозок – Eurasian Rail Alliance Index (ERAИ). По сути, это аналог индекса морских перевозок. Он дает грузоотправителям возможность в реальном времени отслеживать стоимость транзитных контейнерных перевозок по железнодорожному коридору ЕАЭС в сообщении Китай – Европа и Европа – Китай. Этот индикатор включает в себя различные составляющие, из которых складывается конечная стоимость. На основе его показателей клиенты могут принимать более взвешенные решения о выборе способа доставки контейнерных грузов.

ИЗВЕСТИЯ; РОМАН КИЛЬДЮШКИН; 2020.01.11; ВЫЗОВ ПРИНЯТ: ВЫЙДЕТ ЛИ НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК ТАКСИ НОВЫЙ ИГРОК; ВТОРОЙ ПОСЛЕ UBER АМЕРИКАНСКИЙ АГРЕГАТОР LYFT ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ ТОВАРНЫЙ ЗНАК В РОССИИ

Американский агрегатор такси Lyft зарегистрировал в России товарный знак. Это может говорить о планах компании вскоре выйти на новый рынок, считают некоторые опрошенные «Известиями» эксперты. Впрочем, юридическое лицо в России пока не зарегистрировано, обращают внимание другие. Если агрегатор всё же заработает в нашей стране, то его появление может изменить баланс как в конкретных городах, так и на рынке в целом, считают специалисты.

Агрегатор подал знак

В реестре российских товарных знаков на сайте Федерального института промышленной собственности (ФИПС) появилась информация о регистрации товарного знака Lyft. Агрегатор подал заявку 27 января 2020 года, а 25 июня она была одобрена. Товарный знак зарегистрирован в нескольких категориях Международной классификации товаров и услуг (МКТУ). Это в том числе «загружаемое программное обеспечение для использования в координации транспортных услуг» и «транспортные средства».

Lyft – это американский сервис такси. Это второй после Uber игрок на рынке США. На долю Lyft в Штатах приходится 29% поездок, оформленных через сервисы райдшеринга (совместное использование частного автомобиля с помощью онлайн-сервисов поиска попутчиков. К ним себя относят и Uber, и Lyft), а на долю Uber – остальные 71%, свидетельствуют данные американских аналитиков по итогам сентября. Основа бизнес-модели обеих компаний – привлечение водителей со своим транспортом как индивидуальных предпринимателей.

В качестве лица для переписки на сайте ФИПС указан партнер международной юридической фирмы Gowlings WLG и президент Палаты патентных поверенных РФ

Александр Христофоров. В разговоре с «Известиями» он подтвердил, что подавал обсуждаемую заявку.

– Безусловно, это (регистрация товарного знака. – «Известия») говорит о заинтересованности компании в российском рынке, – сказал Александр Христофоров.

Также процедура нужна для защиты товарного знака от использования другими компаниями и «подготовки почвы для дальнейшего вхождения на рынок», сказал он. О конкретных планах компании по запуску в России эксперту ничего не известно.

Luft на запрос издания не ответил. Однако при загрузке официального сайта компании из России ресурс автоматически переключается на русский язык. Родной язык пользователи рунета могут увидеть во многих разделах, но самый главный – поездки – не переведен. Мобильное приложение на Android и на iOS тоже работает на английском.

Регистрация товарного знака не обязательно связана с планами по выходу компании на рынок какой-либо страны, считает руководитель центра компетенций Международного евразийского форума такси Станислав Швагерус.

– Как правило, о серьезности намерений говорит регистрация юридического лица в России, участие представителей компании в профильных мероприятиях – форумах, конференциях участников рынка, – сказал эксперт.

Ни того, ни другого за Luft замечено не было, добавил он.

В ожидании

Интерес компаний вроде Didi (китайская компания, предоставляющая в том числе услуги такси, аренды авто, райдшеринга) и Luft – показатель большого потенциала российского рынка такси, считают в ГК «Везет». В том числе и регионального, где сервисы заказа легковых автомобилей становятся альтернативой общественному транспорту, сказали там.

– Выход на новый рынок подразумевает большие бюджеты. Поэтому приоритеты Luft будут сосредоточены на том, чтобы завоевать на нем свою долю. Этот процесс может изменить баланс условий как в конкретном городе, так и на рынке в целом. Мы, безусловно, будем внимательно следить за деятельностью нового игрока, – заявила представитель пресс-службы «Везет» Юлия Варламова.

Конкуренция на рынке способствует развитию всей таксомоторной отрасли, сказали в «Ситимобил». Однако модели работы сервисов вроде Luft в США и в России отличаются, обратили внимание в компании.

– В России в крупных городах водители преимущественно берут автомобили в аренду у таксопарков, а не используют свои личные – такая модель распространена в США, основном рынке работы Luft, – объяснили в «Ситимобил».

В «Яндекс.Такси» и BlaBlaCar воздержались от комментариев.

Трудности перевода

Luft, как и Uber, называет себя райдшерингом. Для клиента между таким сервисом и такси большой разницы нет – в любом случае машина приедет вовремя и отвезет куда надо. Но «под капотом» эти бизнесы сильно отличаются. Например, традиционное такси подразумевает наличие таксопарка и команды трудоустроенных водителей. Райдшерингу же не обязательно иметь свои автомобили. Эти сервисы позволяют любому человеку с машиной зарегистрироваться в мобильном приложении, став таксистом.

Изначально под райдшерингом подразумевались обоюдно выгодные поездки. Пассажир открывал приложение, указывал пункт назначения, а алгоритм искал водителя, которому было бы удобно подвезти клиента. Но отношение к этой бизнес-модели быстро изменилось. Сегодня шоферы не идут в Uber или Luft с мыслью просто подвезти кого-то. Они регистрируются в этих сервисах, чтобы работать таксистами.

В России же аналоги Uber и Luft вроде «Яндекс.Такси» и «Ситимобил» принято называть агрегаторами такси. Хотя эти компании тоже позволяют водителю с авто подключиться к системе распределения заказов, чаще они полагаются на партнерство с таксопарками.

Райдшерингом же в России изначально назывались компании вроде BlaBlaCar. Такие сервисы действительно предлагают пассажирам и водителям совместные поездки типа «автостоп». Однако в последнее время, чтобы избежать путаницы, BlaBlaCar всё чаще предпочитает именовать себя карпулингом.

Особенности национальной езды

Одной из главных трудностей для нового сервиса может стать перенасыщенность рынка в крупных городах, говорят эксперты. Неотъемлемой частью старта для Lyft должен стать демпинг (снижение цен для вытеснения конкурентов), считает главный редактор «Бюро Икс», эксперт по вопросам городского транспорта и инфраструктуры Роберт Ян. Причем занижать цены нужно долго, чтобы к новичку привыкли и клиенты, и водители, полагает он. Однако такая стратегия потребует больших денежных вливаний, что может стать проблемой.

– Агрегатору необходим стратегический партнер или мощный инвестор в России. Я о таких не знаю, но могу предположить, что компания в поисках такого компаньона, – рассуждает эксперт.

Пока кроме США Lyft работает только в Канаде, обратил внимание Роберт Ян. Но и там сервис доступен не во всех городах.

В России же действуют нетипичные правила для агрегаторов, отметил эксперт. Так, в столичном регионе они обязаны передавать в ЦОДД (Центр организации дорожного движения) правительства Москвы данные об автомобилях и водителях. В конце года будет введен в промышленную эксплуатацию «Цифровой профиль водителя такси».

Поэтому Lyft логичнее заходить в Россию через регионы, считает Роберт Ян. Удачным решением может быть покупка местного игрока, который хорошо представлен за пределами Москвы и Санкт–Петербурга, полагает он.

Новичкам не везет

Впрочем, стратегия по интеграции в регионы может оказаться выигрышной лишь отчасти. В этом году зайти в Россию, минуя столицы, попытался китайский агрегатор Didi. В августе сервис запустился в Казани, а до конца года пообещал появиться в Москве и Санкт–Петербурге.

Однако конкуренты утверждают, что дела у китайцев идут неважно.

– Мы видим, что водители не проявляют большого интереса к этому игроку (по крайней мере мы не заметили оттока среди наших партнеров), поскольку заявленная Didi низкая комиссия уже сейчас значительно выше, – рассказали в пресс–службе «Ситимобил».

Также в компании не заметили критических изменений в спросе на поездки в Казани.

Didi на момент публикации материала комментариев не предоставил.

<https://iz.ru/1076417/roman-kildiushkin/vyzov-priniat-vyidet-li-na-rossiiskii-rynok-taksi-novyi-igrok>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.31.10; ГУБЕРНАТОРОВ ПЕРЕОЦЕНЯТ; МИХАИЛ МИШУСТИН ОБСУДИЛ С НИМИ КРІ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ВЛАСТЕЙ

Премьер–министр **Михаил Мишустин** обсудил вчера с губернаторами, возглавляющими рабочие группы Госсовета, ключевые показатели эффективности (КРІ) их работы по исполнению **нацпроектов**. Предварительный вариант измерения успешности этой деятельности предполагает увеличение количества КРІ с нынешних 15 до 20. Расширить список планируется, в частности, показателями объема строительства жилья и достижения «цифровой зрелости» отраслей экономики. Для части действующих показателей потребуется пересмотр способа расчета – речь, в частности, идет об определении численности занятых в малом и среднем бизнесе.

После того как **Владимир Путин** своими поручениями определил механизм взаимодействия федерального центра, региональных властей и Госсовета при реализации

нацпроектов (см. “Ъ” от 27 октября), **Михаил Мишустин** собрал вчера на онлайн-совещание губернаторов для обсуждения практической стороны этой работы.

Премьер пояснил, что для совместной работы необходимо создать цифровую среду, которая позволит вести мониторинг и осуществлять контроль движения к достижению национальных целей развития.

О необходимости внедрения такого мониторинга говорилось еще до перезапуска **нацпроектов** – в феврале **Михаил Мишустин** поручал разработать систему, которая позволит «добиться жесткой связки от правительства до муниципалитетов». Напомним, именно к реализации **нацпроектов** на местах у федерального центра ранее были претензии: средства, выделенные на них, расходовались слишком медленно. На вчерашнем совещании мониторинг реализации проектов предметно обсуждался только в части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (из него сейчас предлагается выделить отдельный **нацпроект** по развитию внутренних водных путей) – по словам главы Бурятии Алексея Цыденова, в его рамках устанавливается пообъектный контроль исполнения мероприятий.

Федеральный центр, судя по словам **Михаила Мишустина**, настроен выработать систему оценок успешности достижения регионами национальных целей уже в ближайшее время.

Согласно поручению **Владимира Путина**, администрация президента до 1 февраля 2021 года должна уточнить КРІ для губернаторов, включив в их число показатели, связанные с исполнением **нацпроектов**.

Как пояснил вчера на совещании мэр Москвы Сергей Собянин, формированием единой системы оценки выполнения национальных целей и ее синхронизацией с показателями эффективности работы губернаторов рабочие группы Госсовета занимаются последние несколько месяцев. Эти наработки, по его словам, уже «можно принимать за основу».

Вместо предусмотренных ранее 15 КРІ для губернаторов теперь предлагается оценивать их работу по 20 критериям. Дополнить перечень планируется, в частности, показателями объема жилищного строительства; доли граждан, систематически занимающихся спортом; достижения цифровой зрелости отраслей экономики. Помимо статистических данных, по словам столичного градоначальника, для оценки будут использоваться результаты социологических опросов.

Для контроля части действующих показателей планируется изменить систему расчета.

Как пояснил губернатор Калининградской области Антон Алиханов, при оценке работы региональных властей учитывается численность занятых в малом и среднем предпринимательстве (МСП; к 2030 году она должна достигнуть 25 млн человек). Для расчета этого показателя используются ежегодные данные единого реестр МСП. Теперь предлагается использовать более оперативную информацию Федеральной налоговой службы о количестве застрахованных лиц в этом секторе и о вознаграждениях, с которых платятся соцвзносы, – в связи с этим Антон Алиханов попросил премьера дать поручение о размещении оперативной информации о численности занятых в МСП, определенной по такой методике, в открытом доступе. **Михаил Мишустин** предложение поддержал, пояснив, что правительство уже сталкивалось с этой проблемой: летом при оказании поддержки малому бизнесу реальная численность занятых в этом секторе оказалась отличной от указанной в отчетности компаний и индивидуальных предпринимателей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4556892>

РБК; 2020.30.10; ЧТО ПОМОЖЕТ ГОРОДСКОМУ ТРАНСПОРТУ СТАТЬ ДОСТУПНЫМ И ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМ

Общественный транспорт – ключевой элемент инфраструктуры города, а его доступность и комфорт – важные показатели качества жизни. Разбираемся, можно ли их повысить и сделать это без федеральной поддержки

Троллейбус, автобус, трамвай

В России сегодня можно встретить как суперсовременные ветки наземного метро, которые строятся в столице, так и ржавеющие «газели», все еще перевозящие пассажиров по не самым ровным дорогам в провинции. Разумеется, в каждом регионе ситуация своя: где-то есть комфортные низкопольные троллейбусы, где-то пусть «ПАЗики» – но зато новые и на газовом топливе. В среднем по стране 75% городского транспорта – старше 15 лет, а транспортная инфраструктура изношена на 80%.

Низкий уровень развития городского пассажирского транспорта в регионах – острая социально-экономическая проблема, ведь его услугами пользуется большинство населения. 3/4 от всех передвижений россиян – это поездки на общественном транспорте, причем почти 80% из них приходится на автобусы.

Маршрутные сети при этом плохо развиты. По наиболее востребованным направлениям, как правило, ходят маршрутные такси, которые не придерживаются расписания. По социальным маршрутам часто курсируют старые автобусы, трамваи или троллейбусы, дожидаться которых льготникам бывает нелегко. Устройство остановок также не способствует комфортному ожиданию.

Состояние трамвайной инфраструктуры особенно плачевно: за 30 лет после распада СССР из 73 городских трамвайных систем в России было закрыто 11, а открыта всего одна. В развитие этого транспорта не вкладывались десятилетиями, а между тем он не только позволяет сокращать выбросы, но и перевозит одновременно больше пассажиров, чем автобус или троллейбус. Именно поэтому его активно восстанавливают в мире: в зарубежных странах только с 2000 по 2015 годы открыто 78 новых трамвайных систем. Однако в российских городах это будет возможно лишь с помощью федеральной финансовой поддержки.

Еще одна проблема – неудобные для пассажиров тарифные системы, сложившиеся во многих городах. Нет и объективного контроля объема и качества транспортных услуг, финансовые потоки перевозчиков непрозрачны. Например, в маршрутках оплата, как правило, принимается наличными, билетов пассажирам не выдается, и отследить полученную выручку невозможно. А строгая отчетность на муниципальных маршрутах лишь позволяет констатировать факт – эти перевозки убыточны и без компенсации со стороны местных властей существовать не могут. В результате общественный транспорт приходит во все больший упадок, а жители городов «спасаются», выбирая личный транспорт.

Городская транспортная система и город

«При развитии городской транспортной системы всегда важно соблюдать баланс личного и общественного транспорта, – уверена доцент Высшей школы урбанистики имени А. А. Высоковского Мария Роженко. – Развивая общественный, мы автоматически сдерживаем рост использования личного. Грамотное развитие маршрутной сети, подвижного состава, остановочных пунктов, тарифов должно происходить с тем посылом, что пользоваться общественным транспортом можно и нужно. Он является символом хорошего города. И чтобы достичь успехов в этом, нужно готовить профессиональных транспортных инженеров, которые будут смотреть на проблему комплексно, не пытаясь решить ее фрагментарно и оценивая, как любое изменение повлияет на систему в целом».

В регионах часто нет такого комплексного видения. А проблемы общественного транспорта лишь усугубляются: растет стоимость дизельного топлива, задолженность перед лизинговыми компаниями и банками. При этом до 90% автобусов приобретены в лизинг. Нынешний год осложнился и за счет ограничений из-за коронавируса.

«Кроме частных перевозчиков, которые предпочитают выходить на маршруты только в час пик, проблемой является устаревший транспортный парк, множество бывшей в употреблении в Германии и других странах техники, которая лишь повышает загазованность, – отмечает руководитель центра политэкономических исследований Института нового общества Василий Колташов. – А низкопольных автобусов нет даже в

таких крупных городах, как Новосибирск, хотя ровные дороги позволяют их эксплуатировать. Денег на обновление транспорта в местных бюджетах нет, а у многих городских начальников нет и желания заниматься общественным транспортом. Поэтому, если и без федеральной поддержки, и без федерального требования решать эти проблемы, ничего не изменится».

Первый серьезный шаг в этом направлении позволил сделать национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД). Он не только дал возможность отремонтировать множество дорог, но и предоставил шанс обновить общественный транспорт. Только в этом году 447 газомоторных автобусов и 64 троллейбуса получают 12 городских агломераций, прошедших конкурсный отбор.

«Одной из целей **нацпроекта «БКАД»** является снижение доли автодорог, работающих в режиме перегрузки. Достижение соответствующих показателей невозможно без реализации мероприятий, направленных на замещение использования личного автотранспорта общественным, что неразрывно связано с необходимостью повышения качества транспортного обслуживания населения, – рассказал **заместитель министра транспорта Алексей Семенов** на форуме «Общественный транспорт 2020», который состоялся на прошлой неделе.

Замминистра пояснил, что в 2020 году **Минтранс России** начал системно предоставлять меры господдержки на обновление наземного пассажирского транспорта. Как рассказывал ранее **министр транспорта Евгений Дитрих**, Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) будет поставлять городам транспортные средства в лизинг со скидкой в 60% от их стоимости.

По словам **Алексея Семенова**, в этом году 40 автобусов уже поступило в Пермь, 23 – в Казань, 5 – в Иваново, 58 – в Белгород, а Омск получил 16 троллейбусов.

Однако на федеральном уровне речь идет не только об обновлении подвижного состава. Президент поручил правительству совместно с государственной корпорацией развития «ВЭБ.РФ» подготовить «Комплексную программу модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях». Как рассказал на форуме помощник **президента России Игорь Левитин**, в основу программы легли поручения, которые были даны главой государства после рассмотрения вопросов пассажирских перевозок на заседании президиума Госсовета в 2017 году.

«Такая программа давно назрела, поскольку сегмент общественного транспорта долгое время был недофинансирован, особенно это касается электротранспорта, где продолжают эксплуатировать старый подвижной состав, нереконструированные депо, – отмечает старший научный сотрудник Центра исследований транспортных проблем мегаполисов ВШЭ **Павел Зюзин**. – Программа модернизации поможет решить не только проблему износа общественного транспорта, но и доступности строящегося в удалении от центра жилья, роста автомобилизации. Разумеется, решение транспортных проблем будет способствовать развитию мобильности и экономической активности».

По проекту программы, госфинансирование частично будет передано в виде субсидий регионам, частично пойдет в уставный капитал ВЭБ.РФ и ГТЛК, которые и будут предоставлять транспорт в лизинг. Принять участие в реализации планируют и банки. В частности, руководители ВТБ и Сбербанка заявили об этом в совместном обращении к **премьер-министру Михаилу Мишустину**. Будут ли банки участвовать в модернизации транспорта, пока неизвестно.

Что уже сделано

В Твери зимой внедрили новую модель пассажирских перевозок. Теперь там действует единый регулируемый тариф. По 85 проработанным маршрутам ходит 471 низкопольный автобус. Все они оформлены в едином стиле, оснащены климат-контролем, навигацией, информационными табло и системой безналичной оплаты проезда. В них без труда могут ездить и маломобильные пассажиры.

«Мы считаем, что в Твери эксперимент во многом состоялся, и граждане живо отреагировали в соцсетях на результаты партнерства бизнеса и государства. И здесь очень важна позиция губернатора и его взаимодействие с агломерационным центром, от которых и будет зависеть успех», – рассказал в своем выступлении на форуме первый замглавы Минэкономразвития России Андрей Иванов.

Вслед за Тверью новый транспорт и новые модели его работы получают Волгоград, Саратов, Екатеринбург, Казань и Нижний Новгород. По сведениям Андрея Иванова, до 2025 в эти города получится закупить 845 трамваев, 700 троллейбусов, 5400 автобусов. Объем инвестиций составит 241 млрд руб. При этом будет создано 25 тыс. рабочих мест, а количество ежегодно перевезенных пассажиров должно превысить 1,5 млрд человек. В долгосрочной перспективе при построении правильной модели и едином платежном документе по колесному транспорту эти затраты окупятся.

<https://trends.rbc.ru/trends/sharing/cmrm/5f9bef659a79476e8762aa51>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.30.10; ПРЕМЬЕР-МИНИСТР УТВЕРДИЛ СОСТАВ КОМИССИИ ПО РАЗВИТИЮ ТУРИЗМА

В состав правительственной комиссии по развитию туризма вошли министры, их заместители, депутаты и руководители регионов, а также представители общественных организаций. Распоряжение об этом подписал председатель правительства **Михаил Мишустин**.

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 туриндустрии Андрей Игнатъев, 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/2020/10/30/premer-ministr-utverdil-sostav-komissii-po-razvitiu-turizma.html>

ЭКСПЕРТ; АННА КОРОЛЕВА; 2020.30.10; «МЫ НЕ ОТМЕНЯЕМ ВСЕ НАШИ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПЛАНЫ»

Владимир Путин подтвердил планы по развитию инфраструктурных проектов, пообещав развивать инструменты финансирования и выразив надежду ускорить некоторые проекты. «Сшить» Россию

Несмотря на сложную экономическую ситуацию, власти не намерены отказываться от заявленных ранее планов развития транспортной инфраструктуры, заявил **Владимир Путин** на инвестиционном форуме «Россия зовет!», который проходит 29-30 октября 2020

года в онлайн-формате. Основная тема форума – «Глобальные вызовы, собственные решения».

Отметив важность инфраструктуры – автомобильных дорог, коммунальных сетей, общественного транспорта, социальных объектов, президент пообещал: «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».

«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 **Владимир Путин**, отвечая на вопрос нидерландского портфельного управляющего.

Он также отметил, что речь идет 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 целом, отметил президент, 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», – отметил он.

Очень важно, что в столь сложный в экономическом и социальном плане период наша страна не отказывается от реализации широкомасштабных инфраструктурных проектов, комментирует заявление президента преподаватель кафедры финансовых дисциплин Высшей школы управления финансами Анатолий Гожий. По его словам, это свидетельствует о дальновидности и позитивном взгляде на перспективы развития России. Это также диктуется необходимостью обеспечить бесперебойное развития связей со странами азиатского региона, особенно с Китаем, динамичное развитие взаимоотношений с которым в сферах энергетики и торговли продукцией агропромышленного комплекса требуют столь же интенсивного развития транспортных связей.

Как отмечает эксперт, обеспечение реализации внешнеэкономических проектов – важная, но не единственная составляющая инфраструктурных планов, которые предполагают охват всей территории страны. Формирование единого экономического пространства, объединение всех, даже отдаленных областей России системой передовых транспортных связей – сверхзадача, реализация которой не менее актуальна, чем решение текущих социальных и экономических проблем. Развитая инфраструктура уже в среднесрочной перспективе будет способствовать росту и удешевлению товарооборота между различными регионами страны, что, в свою очередь, поможет экономическому росту и повысит качество жизни граждан России.

Казалось бы, общеэкономическая ситуация в стране и мире не способствуют перспективным вложениям. Дефицит государственного бюджета, острые социальные проблемы, пандемия – все это не располагает к инвестициям в сферы, не дающие быстрой отдачи. Однако, считает Анатолий Гожий, дальновидный взгляд на перспективы развития

приводит к пониманию того факта, что без совершенствования системы транспортных связей не будет и поступательного движения экономики.

Ключевой вопрос – финансирование

Конечно, существует проблема финансирования, отмечает Анатолий Гожий, и в ее решении не обойтись без активного стимулирования частных инвестиций. Но привлечение средств посредством выпуска вторичных финансовых инструментов государственными корпорациями значимый, но не единственный путь, уверен аналитик. Намного важнее сместить акцент в пользу прямого участия частных инвесторов в инфраструктурных проектах, что невозможно без оздоровления общеэкономического климата в стране. Определенные успехи в этом направлении достигнуты, важно использовать и развить уже имеющийся позитивный опыт по привлечению инвесторов.

Из всей массы **нацпроектов**, отмечает главный аналитик «Алор Брокер» Алексей Антонов, транспорт и инфраструктура являются ключевым в позиционировании России как перспективного игрока на мировой арене с динамично-развивающейся транспортной стратегией. Реализация крупных целей необходима для ускорения экономических процессов и привлечения частных инвесторов. И без качественного выполнения этих целей, в сложившихся экономических условиях прогнозируемый правительством рост ВВП в ближайшие 10-15 лет невозможен.

Между тем, говорит аналитик, для исполнения этих целей необходимы финансовые вливания. Госрасходы на профилактические меры для борьбы с коронавирусом привели к невозможности эксплуатации старых схем по привлечению реальных средств в реализацию анонсируемых крупных проектов, где суммы исчисляются десятками и сотнями миллиардов рублей, считает он. При таком сценарии стимулировать инвесторов только через ГЧП не представляется возможным, поскольку это увеличивает прямую финансовую ответственность государства в будущем.

Концессионные соглашения подразумевают компенсацию в случае некупаемости, привлечение же средств с помощью выпуска облигаций госкомпанией снижают эти риски. Поэтому «Автодор» в этом году получил задачу за 2 года выпустить инфраструктурных облигаций на 500 млрд руб., из этой суммы только 150 млрд привлеченных средств должно подразумеваться на строительство трассы Москва-Казань (М-12).

Говорить о перспективности такого способа можно только с осторожностью, считает Алексей Антонов. Инвесторы сейчас не заинтересованы в длительных по окупаемости проектах, концессии в данном случае более эффективны. При этом внимание инвесторов может быть рассеяно за счет того, что привлекать через такой способ помимо «Автодора», еще планируют Дом.рф, ВЭБ, «Почта России», «Газпром» и РЖД. В общей сумме только Дом.рф и ВЭБ хотят занять еще 500 млрд рублей, которые необходимы для целей комплексного развития городов, коммунальной и транспортной инфраструктуры.

По общим оценкам, объем рынка для размещения облигационных займов в РФ оценивается примерно в 700 млрд руб. в год, но при указанных выше аппетитах крупных компаний его, очевидно, на всех не хватит. Поэтому для поддержания заявленной планки государству в любом случае будет необходимо продолжить распечатывание собственных резервов.

<https://expert.ru/2020/10/30/infrastrukturnyie-proektyi/>

ТАСС; 2020.30.10; ПООБЪЕКТНЫЙ КОНТРОЛЬ УСТАНОВЛЕН ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Контроль над выполнением обновленного и продлеваемого до 2030 года комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (**КПИИ**) будет пообъектным. Об этом на совещании с главой правительства РФ рассказал руководитель рабочей группы Госсовета по направлению «Транспорт» и глава Республики Бурятия Алексей Цыденов.

«По решению [первого вице-преьера РФ] **Андрея Рэмовича Белоусова** устанавливается пообъектный контроль исполнения мероприятий», – подчеркнул Цыденов.

По словам Цыденова, в обновленный состав **КПМИ** войдут федеральные проекты по развитию морских портов, железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона **РЖД**, железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного и Азово-Черноморского бассейнов, Северного морского пути, железнодорожной инфраструктуры центрального транспортного узла, а также строительству автомобильных дорог международного коридора «Европа – Западный Китай» и ВСМ Санкт-Петербург – Москва и развитию региональных аэропортов и авиационных маршрутов.

Также Цыденов обратился к главе правительства **Михаилу Мишустину** с просьбой поддержать формирование нового **нацпроекта** по внутренним водным путям, предусматривающим как обеспечение гарантированных глубин, так и ликвидацию узких мест. «**Президентом России** Владимир Владимировичем **Путиным** дано поручение правительству рассмотреть данный вопрос, в связи чем, прошу Вас, Михаил Владимирович, также поддержать данное предложение и выделить внутренние водные пути в отдельный проект», – отметил Цыденов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/za-vypolnieniem-plana-modernizacii-infrastruktury-ustanovlen-poobektnyj-kontrol>

На ту же тему:

https://www.securitymedia.ru/news_one_11775.html

ТАСС; 2020.01.11; ОМСК В 2021 ГОДУ ОБНОВИТ ПОЛОВИНУ ТРОЛЛЕЙБУСНОГО ПАРКА

Троллейбусный парк Омска, для которого остается актуальной проблема загрязнения атмосферы, обновится в 2021 году почти наполовину благодаря приобретению за 2 года в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** 62 современных троллейбуса. Об этом сообщил в воскресенье в своем Instagram губернатор Омской области Александр Бурков.

Два года назад мы совместно с администрацией города и @oksana.fadina начали работу по обновлению пассажирского транспорта. За это время сменилась половина городского автобусного парка. Благодаря федеральной субсидии в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** мы закупили 33 троллейбуса в этом году, еще 29 «Адмиралов» появятся в нашем городе в 2021 году. В результате троллейбусный парк Омска будет обновлен почти на половину. Первые 16 «Адмиралов» начали перевозить омичей уже сегодня. Это самые современные троллейбусы отечественного производства. Они отличаются повышенным комфортом, полностью приспособлены для маломобильных пассажиров, оснащены энергосберегающими технологиями. Электротранспорт имеет особенное значение, так как позволяет снижать экологическую нагрузку на атмосферный воздух в нашем городе. Поэтому мы приложили максимум усилий и добились одобрения этих заявок. Из 60 регионов, обратившихся за субсидией, одобрение получили только 12 субъектов #омскаяобласть #транспорт

Публикация от Александр Бурков (@burkov.aleksandr.leonidovich) 1 Ноя 2020 в 12:05 PDT

По словам губернатора, это самое масштабное обновление городского парка троллейбусов за четверть века. Оно позволит снизить загрязненность воздуха в городе, одним из значимых источников которой является автомобильный транспорт. Согласно майскому указу **президента РФ**, Омск обязан к 2024 году снизить выбросы в атмосферу на 22,5%.

«Благодаря федеральной субсидии в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** мы закупили 33 троллейбуса в этом году, еще 29 «Адмиралов» (модель троллейбуса производства ООО «ПК Транспортные системы») появятся в нашем

городе в 2021 году. В результате троллейбусный парк Омска будет обновлен почти наполовину», – сказал Бурков.

Пресс-служба правительства Омской области отметила, что последний раз парк электротранспорта обновлялся в сопоставимых масштабах почти 25 лет назад – в 1996 году. По словам Буркова, троллейбусы имеют особое значение для Омска, так как позволяют снизить экологическую нагрузку на атмосферу. «Поэтому мы приложили максимум усилий и добились одобрения этих заявок», – отметил губернатор.

Первые 16 троллейбусов «Адмирал» уже поступили в Омск и приступили к работе. Модель имеет три широких дверных проема, просторные накопительные площадки, наружную систему видеоконтроля зон посадки-высадки пассажиров и мониторинга дорожной ситуации. Салон оснащен экранами с маршрутом и расписанием движения. Троллейбус полностью приспособлен для маломобильных пассажиров. Также в нем есть WI-FI, usb-разъемы для подзарядки телефонов и климат-контроль в салоне.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9886819>

На ту же тему:

<https://www.interfax-russia.ru/siberia/novosti-gorodov/trolleybusnyy-park-omska-popolnilsya-16-sovremennymi-mashinami>

<https://www.kommersant.ru/doc/4557309>

<https://www.omsk.kp.ru/online/news/4067081/>

<https://ngs55.ru/text/transport/2020/11/01/69523393>

<https://ngs55.ru/text/transport/2020/11/01/69524829>

<https://12-kanal.ru/news/75446>

<http://omskregion.info/news/86738-na-ulits-omska-vexali-17-novx-admiralov>

<https://omskinform.ru/news/147679>

<https://gorod55.ru/news/politics/01-11-2020/ogromnyy-shag-dlya-vsego-goroda-eksperty-ozapuske-v-omske-novyh-trolleybusov>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.29.10; НОВЫЕ ЭКЗАМЕНЫ НА ПОДХОДЕ; ЧТО ЖДЕТ НАЧИНАЮЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ В БУДУЩЕМ ГОДУ

Госавтоинспекция завершает подготовку к масштабной реформе водительских экзаменов, которая стартует 1 апреля 2021 года. Основная ее цель – переход на проверку навыков кандидатов в водители в условиях реального движения. Вводится единый практический экзамен вместо нынешних «площадки» и «города». Для проведения нового теста нужен новый административный регламент МВД, проект которого уже подготовлен. Активнейшее участие в работе над документом приняли автошколы.

Зачем нужно объединять экзамены?

Система подготовки кандидатов в водители начала меняться в 2013 году. За последние семь лет были введены новые категории водительских прав (М, А1, В1 и т. д.), отменена подготовка экстерном (без обучения в автошколе), усовершенствованы правила работы образовательных организаций и правила приема экзаменов. Эффект от нововведений был виден невооруженным взглядом – количество ДТП с начинающими водителями стало падать.

Но останавливаться на достигнутом нельзя, поэтому на рубеже 2017–2018 годов Госавтоинспекцией совместно с профессиональным сообществом было начато обсуждение более существенных изменений в системе подготовки. Было понятно, что, даже если автошкола добросовестно обучает гражданина, упражнения на площадке лишь имитируют управление автомобилем – слишком уж лабораторные и тепличные условия на закрытой территории, в реальной жизни все сложнее (на той же придомовой парковке или на какой-нибудь узкой улице в Москве припарковаться может не каждый опытный водитель). Ситуацию осложняет то, что большинство граждан, к сожалению, не учатся водить и понимать логику правил дорожного движения, а зазубривают билеты и учебные

маршруты, чтобы получить «корочку». С таким подходом научиться грамотно водить машину не получится. Неудивительно, что аварийность с участием водителей, имеющих стаж вождения менее двух лет, остается значительной, более 6,2 тыс. ДТП с начала 2020 года, хотя и уменьшается (–11,4% к прошлому году).

Необходимо выпускать кандидатов в водители после обучения в автошколах полностью подготовленными и интегрированными в транспортный поток, отмечали в Госавтоинспекции. Из этой логики и возникла идея ввести новый объединенный практический экзамен вместо существующих «площадки» и «города» для категорий В, С и D и не информировать заранее о применяемых экзаменационных маршрутах. Новый вид тестирования позволит объективно определить уровень владения навыками вождения в комплексе в реальных условиях.

Многие автошколы восприняли новый подход скептически, что было вполне ожидаемо, ведь традиционная и привычная схема с тремя экзаменами работает не один десяток лет. Вопросы возникли и у **Минтранса** в связи с подготовкой водителей грузовиков и тяжелой техники. По инициативе Госавтоинспекции были проведены разъяснительные совещания и круглые столы, где автошколам и другим организациям подробно объяснялось, для чего вводится новый экзамен и какой от него будет эффект.

Из чего состоит реформа?

В конце 2019 года изменения были внесены в постановление правительства №1097 – базовый документ, регулирующий подготовку водителей, процедуру выдачи водительских прав и допуск к участию в дорожном движении. Часть поправок вступила в силу в январе 2020 года. Уточнены основания для отказа в приеме экзаменов и выдаче водительского удостоверения. К примеру, если гражданин, ранее лишенный права управления, не выполнил условия возврата водительского удостоверения (не прошел проверку знания ПДД, не закрыл все задолженности по штрафам и не прошел медосвидетельствование), то его до экзаменов теперь не допускают. Аналогичные последствия наступают, если у автошколы, где учился кандидат, нет лицензии (это проверяет инспектор при приеме документов).

В Правила дорожного движения также были внесены изменения. Появилась новая терминология – «обучаемый вождению» (лицо, проходящее профессиональное обучение в автошколе, имеющее первоначальные навыки управления транспортным средством и освоившее ПДД) и «обучающий вождению» (педагог, соответствующий стандартам и квалификационным требованиям, имеющий право управления той категории, по которой он обучает). Новые термины позволили более точно описать правила учебной езды. Уточнен также минимальный возраст обучения вождению автобуса, троллейбуса или трамвая – 20 лет. Снят запрет на обучение вождению на автомагистралях. Дискуссии об этой норме шли много лет, эксперты в области подготовки водителей и Госавтоинспекции пришли к выводу, что начинающим водителям нужен навык уверенного движения по скоростным магистралям (которых, к слову, становится с каждым годом все больше). Лица, временно проживающие либо временно пребывающие на территории РФ, получили право обратиться по вопросам проведения экзаменов, обмена иностранных водительских прав и получения российских удостоверений в любое экзаменационное подразделение на территории страны.

Второй блок поправок в законодательство вступает в силу с 1 апреля 2021 года. Планировалось, что это произойдет еще 1 октября 2020 года, но из-за пандемии коронавируса сроки были перенесены. Это, в свою очередь, дало возможность более тщательно проработать детали реформы. Постановление №1097 – это в определенной степени рамочный документ, все технические подробности объединенного экзамена будут описаны в новом Административном регламенте МВД России, который будет утвержден ведомственным приказом.

Основные параметры нового экзамена следующие. Тестирование будет длиться 30 минут, но если проверяются навыки управления машиной с прицепом (категории BE, CE, DE и т. д.), то допустимая протяженность экзамена увеличивается до 40 минут. Закреплено, что в машине помимо экзаменатора и ученика могут находиться еще представитель автошколы и другие кандидаты в водители, – сейчас это никак не оговорено. Как и сегодня, во время экзамена инспектор будет проверять определенный набор водительских навыков, среди которых – остановка и начало движения на подъеме и на спуске, постановка транспортного средства на место стоянки параллельно тротуару при движении задним ходом, разворот в ограниченном пространстве, обгон или опережение, движение с максимальной скоростью и т. д. Все совершенные водителем ошибки будут фиксироваться в экзаменационном листе. При самых грубых ошибках – наезд на препятствие, проезд на красный свет, непропуск пешехода и т. д. – экзамен прекращается. Аналогичный принцип действует и сейчас, но со следующего, 2021-го, года за непристегнутый ремень и разговор по телефону экзамен будет прекращаться (это будет считаться грубой ошибкой). За остальные виды ошибок ставятся штрафные баллы, и если их больше пяти, то экзамен также прекращается.

Также в регламенте будет подробно описан процесс аннулирования результатов экзаменов. Основанием станет жалоба гражданина или подложные документы (например, медсправка). Результат экзамена аннулируется, если иностранный гражданин решил поменять свои права на российские, но при проверке выяснилось, что иностранец водительского удостоверения вообще не получал у себя на родине. Вводится также новое основание для аннулирования самих водительских удостоверений – если Госавтоинспекция получила сведения из ведомственных информационных ресурсов о смерти автовладельца. Это должно исключить ситуации, когда гражданин, сильно похожий на своего умершего родственника (например, брата), управляет его автомобилем по чужим документам.

Мнение автошкол учитывается

Проект регламента был представлен Госавтоинспекцией на regulation.gov.ru и проходил общественное обсуждение в сентябре. Его применение в качестве экзамена уже отработывалось на площадках Москвы и Московской области: экзаменаторы и представители авто-

школ подтвердили, что в условиях реального движения проблем с новыми правилами не возникает. В начале октября регламент обсуждался на совещании с представителями автошкол.

Образовательные организации заметили, что в документе не хватает конкретных критериев и параметров упражнений, которые будут выполняться во время экзамена. К примеру, по действующим правилам во время выполнения упражнения «остановка и начало движения на подъеме и на спуске» экзаменатор ставит стойку в 30 см позади машины. Но как это проверить в условиях реального дорожного движения? Похожих примеров довольно много. Представители Госавтоинспекции согласились с замечаниями автошкол, и было принято решение доработать регламент. Четкие критерии действительно нужны, чтобы минимизировать ситуации, когда экзаменатор принимает решения исходя из своего субъективного видения, что может, в свою очередь, спровоцировать споры и жалобы со стороны граждан. Параметры упражнений будут описаны в отдельном приложении к проекту регламента, который в данный момент готовится и скоро будет представлен.

Обсуждались и другие предложения. Представители Национального союза ассоциаций автошкол, к примеру, говорили о том, что в реальности никто на экзаменах телефоном не пользуется. Тогда зачем это считать грубой ошибкой? В действительности бывают случаи, когда кандидаты в водители используют скрытые средства связи (вставляют их в ухо) и пользуются ими при сдаче практического экзамена. Поэтому новый вид ошибки был

включен в регламент по просьбам опытных экзаменаторов. Автошколы также обратили внимание на то, что максимальный нормативный срок пересдачи экзамена – 30 дней, но по факту с учетом выходных дней повторная проверка может назначаться через полтора месяца, к этому времени кандидат в водители все забывает. Представители Госавтоинспекции пообещали доработать в этой части порядок взаимодействия с автошколами (он будет утвержден отдельным ведомственным приказом). В свою очередь, Научный центр безопасности дорожного движения МВД России уже работает над методическими рекомендациями, которые помогут экзаменаторам разобраться в применении новых правил приема экзаменов.

Кстати, вопреки распространенному среди автошкол мифу учебные площадки все-таки будут применяться в сдаче экзаменов. Некоторые навыки управления при сдаче на «тяжелые» категории С и D можно проверить только в условиях закрытых территорий. Поэтому предполагается, что подразделения должны будут включать в учебные маршруты такие площадки и территории.

Что будет дальше?

Сегодня для проведения практической части экзамена часто используются учебные машины автошкол, что не всегда удобно как для подразделений, так и для образовательных организаций. Весьма вероятно, что в будущем тестирование будет проходить с помощью новых учебных автомобилей, которые получат региональные Госавтоинспекции. Новые машины будут оснащены набором специальных датчиков, автоматически фиксирующих все маневры ученика, что станет серьезным подспорьем для оценки навыков и исключения спорных ситуаций на экзамене. Приобретение новых автомобилей для приема экзаменов заложено в реформированном **Минтрансом России** по поручению президента **нацпроекте «Безопасные и качественные автодороги»**. Сейчас документ находится на рассмотрении в правительстве.

Вслед за новым объединенным практическим экзаменом изменение планируется и в «теории». Сегодня, напомним, существует 800 теоретических вопросов, поделенных на 40 билетов. Билеты, в свою очередь, поделены на комплексы для легковых и грузовых категорий, однако это деление формальное, отличий между ними не так много, как должно быть. Госавтоинспекция готовит новый список вопросов, их будет значительно больше (билетов, соответственно, тоже), при этом для определенных категорий будут предусмотрены определенные вопросы. Например, специальные задачи по управлению мотоциклом будут предусмотрены для категории А, задачи по управлению автопоездом – для категории СЕ или DE.

Система оценки знаний на теоретическом экзамене тоже устарела и требует переработки. Сегодня, напомним, во время «теории» допускается совершить две ошибки, за каждую из них нужно ответить еще на пять дополнительных вопросов. В ряде европейских стран применяется балльная система: если кандидат набирает минимальную сумму баллов или не превысил максимально допустимого количества ошибок, то экзамен считается сданным. Экзамен считается не сданным при неправильном ответе на вопрос, связанный с каким-либо серьезным нарушением (например, кандидат не знает, в каких случаях нельзя выезжать на полосу встречного движения).

Научный центр безопасности дорожного движения МВД России изучал вопросы совершенствования теоретического экзамена с учетом имеющегося передового зарубежного опыта. Результаты исследований будут использованы для дальнейшего развития процедур по контролю теоретических знаний кандидатов в водители.

В 2021–2022 годах ожидается также совершенствование и цифровизация ряда процедур, связанных с обеспечением взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти, а также медицинскими организациями. Так, Минздрав работает над новой информационной системой, которая позволит инспекторам получить доступ в электронном виде к водительской медсправке из любой точки страны, предъявлять ее

бумажную копию гражданам не надо будет. А благодаря информационному обмену между Госавтоинспекцией и Рособнадзором кандидатам в водители также не нужно будет предъявлять на экзамене свидетельство о профессии водителя, достаточно будет предъявить паспорт. Автошколам станет удобнее заявлять группы для сдачи экзаменов – это будет происходить через портал госуслуг, что также запланировано на 2021 год.

<https://www.kommersant.ru/doc/4550998>

ТАСС; 2020.30.10; РОСАВТОДОР: ОТСТАВАНИЯ ПО СРОКАМ РЕМОНТА ДОРОГ В ПЯТИ РЕГИОНАХ УСТРАНЯТ ДО КОНЦА ГОДА

Отставания в реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** есть в пяти регионах, до конца строительного сезона они будут ликвидированы. Об этом сообщил журналистам заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства (Росавтодор)** Евгений Носов.

«Еще строительный сезон не закончен, и у нас дорожно-климатических зон пять, – где-то уже закончен, где-то нет. Пока по пяти субъектам есть такие отставания, но они их наверстают, безусловно», – сказал он, отвечая на вопрос ТАСС о том, есть ли проблемы при реализации **нацпроекта** в России.

В числе лидеров по показателям Носов отметил Ульяновскую область. «Всего по Ульяновской области порядка 150 км должно быть построено, реконструировано, отремонтировано, и уже буквально позавчера было 97% выполнения физических показателей, то сейчас уже 99% по Ульяновской области. Ульяновская область является в этом отношении одной из лидирующих среди субъектов Российской Федерации», – уточнил он.

Национальный проект **«Безопасные и качественные автодороги»** реализуется с 2019 года. Изначально в него были включены четыре федеральных проекта: «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Дорожная сеть», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России».

В рамках поручений президента о новых национальных целях развития до 2030 года в **нацпроект** планируется включить с 2021 года два новых федеральных проекта: «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» и «Развитие федеральной магистральной сети».

При этом основные цели по приведению в нормативное состояние региональных и муниципальных дорог (с 44,9% в 2020 году, до 60% в 2030 году), снижению смертности в ДТП (с 10,9 человек на 100 тыс. населения в 2020 году, до 4 человек в 2030 году), внедрению новых технологий в дорожное хозяйство предполагается сохранить до 2030 года. В **нацпроекте** также могут появиться новые показатели удовлетворенности граждан состоянием дорог, безопасностью движения и качеством транспортного обслуживания.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9878389>

ТАСС; 2020.30.10; ВСЕ РЕГИОНЫ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНИТЬ ОБНОВЛЕННЫЙ «ДОРОЖНЫЙ» НАЦПРОЕКТ – ГЛАВА БУРЯТИИ

Все российские регионы должны достигнуть целевых показателей обновленного и продленного до 2030 года национального проекта **«Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**. Об этом на совещании с главой правительства РФ рассказал руководитель рабочей группы Госсовета по направлению «Транспорт» и глава Республики Бурятия Алексей Цыденов.

«И с учетом практически еженедельного контроля и, прямо скажу, помощи со стороны Марата Хуснулина (курирующего транспорт **вице-преьера** – прим. ТАСС) и конструктивного взаимодействия с **Минтрансом** и **Росавтодором** показатели **нацпроекта БКАД** должны быть достигнуты всеми регионами», – отметил Цыденов. Помочь в этом также должна разработанная методика оценки деятельности руководителей в рамках

нацпроекта вплоть до глав регионов. «Прошу данную методику утвердить», – добавил Цыденов.

Как напомнил Цыденов, согласованные на всех уровнях предложения по обновлению **БКАД** предполагают, что доля дорог крупнейших агломераций, соответствующих нормативным требованиям, должна составить 85% уже к 2024 году, а до 2030 года предполагается сохранение этого уровня. Доля дорог регионального назначения, соответствующих нормативным требованиям, в 2024 году должна составить 50,9% и 60% – к 2030 году.

Кроме того, в рамках **нацпроекта** теперь предусматриваются новые мероприятия по обновлению парка подвижного состава общественного транспорта, автобусов, троллейбусов, трамваев, а также пригородного железнодорожного транспорта. Отдельно предлагается утвердить опорную сеть дорог, включающую федеральные и региональные дороги.

Помимо этого, в **нацпроекте** до 2030 года предусматриваются мероприятия по ремонту и реконструкции аварийных и предаварийных мостов и искусственных сооружений, в том числе путепроводов, на региональных и местных дорогах. Финансировать эти работы планируется за счет распределения акцизов.

ПРАЙМ; 2020.30.10; ЦЫДЕНОВ ПРЕДЛОЖИЛ СОЗДАТЬ В РОССИИ ОПОРНУЮ СЕТЬ ДОРОГ

Возглавляющий рабочую группу Государственного совета РФ по направлению «Транспорт» глава Бурятии Алексей Цыденов предложил в рамках реализации национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** создать опорную сеть дорог.

«Отдельно предлагается утвердить опорную сеть дорог, включающую в себя и федеральные, и региональные, и местные дороги, по которым обеспечивается основное грузовое и легковое движение и которые имеют наибольшее социально-экономическое значение. Для того, чтобы в рамках утвержденных показателей по нормативному состоянию дорог акцент в первую очередь делать на наиболее значимые для людей дороги», – сказал Цыденов на совещании **премьер-министра РФ Михаила Мишустина** с руководителями рабочих групп Госсовета по доработке единого плана по достижению национальных целей развития РФ в режиме видеоконференции.

ТАСС; 2020.30.10; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШИЛИ РЕКОНСТРУКЦИЮ МОСТА НА САМОЙ ЗАГРУЖЕННОЙ ТРАССЕ РЕГИОНА

Строители завершили реконструкцию моста через реку Шексну и подъездов к нему в поселке Шексна Вологодской области, на самой загруженной в регионе трассе А-114 Вологда – Новая Ладога. Об этом сообщил в пятницу губернатор Олег Кувшинников.

«Завершили реконструкцию трассы А-114 в районе поселка Шексна. Два года мостостроители и дорожные строители трудились день и ночь в любую погоду. Дорога и мост стали четырехполосными. Сегодня запустили здесь полноценное движение. Мост отличный. Передвигаться по нему удобно и комфортно и водителям, и пешеходам. Обустроены пешеходные дорожки, металлические ограждения, освещение. Возле моста мы возвели транспортную развязку с тремя съездами и построили путепровод. Движение интенсивное. Особенно важно обеспечить безопасность людей, для этого – надземный пешеходный переход с подъемником и светодиодные светофоры», – написал Кувшинников на своей странице «ВКонтакте».

Максимальная нагрузка на трассе составляет более 40 тыс. автомобилей в сутки. «Благодарен **президенту России, Минтрансу и Федеральному дорожному агентству** за поддержку. Это только часть более глобального проекта по расширению до четырех полос всего участка трассы от Вологды до Череповца», – написал Кувшинников.

По информации **пресс-службы** губернатора, работы в Шексне были выполнены за два года. Их стоимость – более 2 млрд рублей. Построен новый мост длиной 290 м, до четырех полос расширен участок трассы длиной шесть км, возведена двухуровневая транспортная развязка с тремя съездами общей протяженностью 800 м. Для безопасности пешеходов построен надземный пешеходный переход длиной 37 м с остекленными павильонами и подъемными устройствами для маломобильных граждан. По просьбе жителей установлен светодиодный светофор с вызывным устройством. Реконструкция требовалась из-за неудовлетворительного состояния этого участка дороги и моста через Шексну.

Вологодская область занимает первое место по протяженности дорог в Северо-Западном федеральном округе и 17-е в России. Из 28 тыс. км вологодских дорог порядка 11 тыс. – регионального значения и еще 16,6 тыс. – муниципального.

<https://tass.ru/obschestvo/9875661>

ТАСС; 2020.30.10; ЗАВЕРШЕН ПЕРВЫЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ 10 КМ АВТОПОДЪЕЗДА К ТЕРИБЕРКЕ ПОД МУРМАНСКОМ

Первый этап реконструкции десятикилометрового участка автоподъезда к селу Териберка в Мурманской области, ставшему популярным у туристов после фильма Звягинцева «Левиафан», завершен. Выполнен весь комплекс работ, запланированный на 2020 год, сообщил журналистам в пятницу **министр транспорта** и дорожного хозяйства Мурманской области Артем Гришин.

«Завершен первый этап реконструкции участка автоподъезда к селу Териберка. На десятикилометровом участке дороги подрядчик завершил запланированные на этот год мероприятия раньше установленного контрактом срока. К качеству выполнения ни у нас, ни у заказчика – Мурманскавтодора – нареканий нет, работа продолжится в следующем году», – сказал Гришин.

Он уточнил, что на участке демонтировано десять старых железобетонных водопропускных труб и выполнено строительство новых. Кроме того, разобран старый железобетонный мост длиной более 23 метров через реку Карнасъярвйок, вместо него сооружен временный, подрядная организация приступила к строительству нового металлического арочного моста. На трассе рабочие обустроили земляное полотно, подняв уровень насыпи на отдельных участках на шесть-восемь метров, сделали щебеночное основание и затем уложили нижний слой асфальта.

В следующем году, по словам Гришина, на участке магистрали будет уложен верхний слой асфальта, установлены дорожные знаки, барьерное ограждение, сигнальные столбики, нанесена разметка.

По контракту подрядная организация должна выполнить реконструкцию десяти километров трассы до конца лета 2021 года, общая стоимость работ составит 649 миллионов рублей, более 600 из которых – федеральные средства, выделенные в рамках достигнутых договоренностей между главой региона Андреем Чибисом и **министром транспорта Российской Федерации Евгением Дитрихом** в прошлом году.

Сельское поселение Териберка с населением около тысячи человек расположено в Кольском районе Мурманской области в 120 км от Мурманска, при этом последние 40 км пути приходится преодолевать по грунтовой дороге, которую зимой часто полностью заметает. Ежегодно его посещало до 40 тыс. туристов, в том числе иностранцы. Териберка станет главным туристическим объектом, расположенным в границах туристско-рекреационного кластера (ТРК) «Кольский», там планируют создать природный парк и присвоить статус особо охраняемой природной территории. Этот проект вошел в число приоритетных направлений, определенных Стратегией развития Арктической зоны до 2035 года.

<https://tass.ru/v-strane/9879219>

ТАСС; 2020.30.10; РОСАВТОДОР ЗАВЕРШИЛ КАПРЕМОНТ ДОРОГИ К ПРОПУСКНОМУ ПУНКТУ НА ГРАНИЦЕ ФИНЛЯНДИИ И КАРЕЛИИ

Завершился капитальный ремонт 54-километровой подъездной дороги к международному автомобильному **пункту пропуска** (МАПП) «Вяртсиля», расположенному на границе Карелии и Финляндии. Впервые за 20 лет трасса полностью соответствует всем нормативам, сообщили в пятницу в **пресс-службе** управления автомобильной магистрали Санкт-Петербург – Мурманск **Росавтодора** (ФКУ Упрдор «Кола»).

«В Республике Карелия завершён капитальный ремонт подъездной дорог к российско-финской границе. За три года после принятия в федеральную собственность полностью капитально отремонтировали 54-километровую дорогу к международному автомобильному **пункту пропуска** (МАПП) «Вяртсиля». Реконструкция дороги до границы с Финляндией проходила более 20 лет назад. В настоящее время вся дорога находится в нормативном состоянии», – говорится в сообщении.

Полноценный ремонт трассы начался после того, как дорога была передана в федеральную собственность в 2017 году. Своевременно были выделены средства из федерального бюджета, что позволило в короткие сроки разработать проектную документацию и приступить к работам. В результате на протяжении всего пути заменено и построено 147 водопропускных труб и более 125 локальных очистных сооружений. На трассе появились 167 съездов и около 12 км линий освещения на участках, проходящих через населенные пункты.

Для пешеходов обустроили более 11 км тротуаров с пешеходными ограждениями и пешеходными переходами. «Добавилась дополнительная третья полоса для разделения транспортного потока на легковые автомобили (крайняя левая полоса шириной 3,5 м), автобусы (средняя полоса шириной 3,75 м) и грузовые автомобили (крайняя правая полоса шириной 4 м) на участке, где дорога непосредственно выходит к границе», – добавили в **пресс-службе**.

Дорога «Подъезд к МАПП «Вяртсиля» связывает южные и центральные районы Карелии с Финляндией и странами Северной Европы. Сам пропускной пункт является крупнейшим российско-финляндским пограничным переходом на территории Карелии. Подъездная дорога обеспечивает путь к одному из самых популярных туристских мест Карелии – горному парку «Рускеала», а также входит в международный туристский маршрут «Голубая дорога» длиной более 2 000 км, связывающий Норвегию, Швецию, Финляндию и Россию.

<https://tass.ru/ekonomika/9873029>

ТАСС; 2020.30.10; В УДМУРТИИ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПОЧТИ 140 КМ ДОРОГ

Ремонт 88 участков дорог протяженностью почти 140 км провели в Удмуртии в 2020 году по национальному **проекту «Безопасные и качественные автодороги»**, сообщил журналистам в пятницу **премьер-министр** республики Ярослав Семенов.

«В этом году в рамках **нацпроекта** мы отремонтировали почти 140 км дорог – это 88 участков, 46 из которых – участки, которые были сделаны на дополнительные средства, выделенные благодаря тому, что у нас были хорошие темпы работ в течение всего года. В этом году мы дополнительно отремонтировали дороги в Воткинске, Сарапуле, Камбарке, Можге, и планы на этот год завершаются финальной приемкой, которая будет сегодня и в понедельник», – сказал **Семенов**.

По его словам, отдельное внимание уделялось безопасности дорожного движения: в республике установили пять светофоров, 15 комплексов видеофиксации, еще на четырех участках появились новые объекты освещения.

«На будущий год мы смещаем акцент с Ижевска, в котором на протяжении нескольких лет отремонтировано 169 км на общую стоимость 2,5 млрд рублей. Основные средства

будут направлены на районы – на дороги, которые соединяют райцентры, дороги, ведущие к объектам социальной значимости», – добавил Семенов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9879573>

ТАСС; 2020.30.10; В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ УЧАСТОК ТРАССЫ, ВЕДУЩЕЙ К СЕЛУ НОВАЯ ВОЛЯ

Движение по участку трассы Цивильск – Ульяновск – Новая Воля в пятницу открыто в Ульяновской области после завершения ремонта по плану **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Как сообщил журналистам **заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Евгений Носов**, участок протяженностью в 3 км позволит работникам фермерских хозяйств безопасно добираться из дома на работу и обратно.

«Этот объект небольшой, порядка 3 км, но он дает возможность людям, которые работают в трех фермерских хозяйствах, осуществлять безопасный и свободный проезд к местам работы. Там порядка ста человек работает», – сказал он.

Участок дороги соединил федеральную трассу Цивильск – Ульяновск с поселком Новая Воля. Обновленная трасса существенно сократит время в пути для жителей населенного пункта. На участке строительства ремонт дорожного полотна выполнен методом холодной регенерации, двух слоев асфальтобетона, реконструкция коммуникаций. Установлены дорожные знаки, барьерное ограждение, нанесена горизонтальная разметка.

Губернатор Ульяновской области Сергей Морозов на открытии трассы сообщил, что новый участок – кратчайший путь от полей, расположенных вдоль трассы Цивильск – Ульяновск, к крупному предприятию по выращиванию зерновых культур. «Это значит, что по новой дороге урожай и другие грузы будут доставляться качественно и быстро, а региональная точка экономического роста получит новый мощный импульс к развитию своих территорий, будет способствовать совершенствованию жизни в районах», – сказал он.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9877867>

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.30.10; В ЕКАТЕРИНБУРГЕ УВЕЛИЧАТ НА ЛИНИЯХ ЧИСЛО НОВЫХ АВТОБУСОВ

На дороги выпустят автобусы, которые на днях поступят в Свердловскую область в рамках **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

В Екатеринбурге увеличат на линиях число автобусов за счет новых машин, которые поступят в Свердловскую область в рамках **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщил на брифинге **министр транспорта** региона Василий Старков.

«В течение недели, чуть больше, мы увеличим количество транспортных средств, которые придут на линию и здесь хочу сказать отдельное спасибо **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Так совпадает, что в этом году принято решение, что 57 новых больших автобусов в рамках этой программы мы получим», – рассказал Василий Старков.

Напомним, сегодня стало известно, что уральским такси дали время на установку защитных экранов в машинах. Для этого водителям не потребуется получать дополнительное разрешение в ГИБДД. На диалог с представителями таксомоторных парков власти вышли после акции протеста, которую таксисты устроили сегодня утром в центре Екатеринбурга.

<https://fedpress.ru/news/66/society/2610912>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.30.10; РЕМОНТ ДОРОГИ К КОРЕННОЙ ПУСТЫНИ ЗАВЕРШАЮТ В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ

В Золотухинском районе Курской области завершают реконструкцию дороги к Коренной пустыни. Каждый год по трассе проходит многотысячный крестный ход паломников со всей страны с чудотворной иконой «Знамение» Курская–Коренная.

Работы ведутся на участке трассы Курск–Поныри от въезда в село Долгое до пересечения улиц Мира и Электрической в местечке Свобода. Его протяженность составляет 4 км, пишет «Курская правда».

Как рассказал начальник участка Петр Трошин, сейчас на объекте задействованы 26 человек и четыре единицы техники. Специалисты обустривают бетонные лотки, кладут плитку и асфальтируют съезды к домам, которых на трассе насчитывается около 170. Завершить обустройство тротуаров планируется в течение десяти дней, после чего останется установить дорожные знаки и нанести разметку.

Работы ведутся в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Изначально завершить их предполагалось в течение двух лет, но благодаря дополнительному финансированию сроки существенно сократились.

<https://iz.ru/1080725/2020-10-30/remont-dorogi-k-korennoi-pustyni-zavershaiut-v-kurskoi-oblasti>

ПРАЙМ; 2020.30.10; ГТЛК РАЗМЕСТИЛА НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ ВЫКУПЛЕННЫЕ ПО ОФЕРТЕ ОБЛИГАЦИИ НА 1,8 МЛРД РУБ

«Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) разместила на вторичном рынке выкупленные по оферте облигации на 1,8 миллиарда рублей, сообщает компания в пятницу.

«К выкупу эмитенту в дату оферты было предъявлено 1 842 605 бумаг. Весь объем был реализован в тот же день в ходе вторичного размещения», – сообщила ГТЛК. Номинал облигаций – 1 тысяча рублей.

Речь идет о биржевых облигациях серии БО-06 общей номинальной стоимостью 4 миллиарда рублей. Ставка купона установлена в размере 6,88%, следующая оферта предусмотрена через два года – 27 октября 2022 года. Бумаги входят в котировальный список первого уровня на Московской бирже. Выпуск включен в ломбардный список Банка России.

Агентом по выкупу и вторичному размещению выпуска облигаций выступил Совкомбанк. Выпуск БО-06 компания разместила на 10 лет в ноябре 2015 года, с квартальными купонами в размере 14,75% годовых.

ГТЛК находится в собственности РФ под управлением **Минтранса**. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

ТАСС; 2020.01.11; В РОССИИ ВОДИТЕЛИ СМОГУТ ОФОРМЛЯТЬ ЭЛЕКТРОННОЕ ИЗВЕЩЕНИЕ О ДТП

Водители во всех регионах России с сегодняшнего дня могут оформлять электронное извещение о дорожно-транспортном происшествии (ДТП) вместо бумажного. Сделать это можно через приложение «Помощник ОСАГО» без вызова сотрудников ГИБДД. Эта опция теперь доступна не только для физлиц, но и для юридических лиц.

Предполагается, что электронное извещение равноценно привычному бумажному, оформить его можно, если в аварии участвовали только два автомобиля, не причинен ущерб третьим лицам и нет пострадавших. Оба водителя должны иметь полис ОСАГО.

Участники ДТП должны нарисовать схему происшествия и сделать фотографии. Опция будет доступна не только для физических, но и для юридических лиц.

Как сообщалось ранее, эксперимент по электронному извещению о ДТП через приложение «Помощник ОСАГО» стартовал 1 ноября прошлого года в пяти регионах РФ: Москве, Санкт-Петербурге, Подмоскowie, Ленинградской области и Республике Татарстан. Водители этих регионов уже имеют возможность оформить аварию без вызова сотрудников ГИБДД через приложение на месте ДТП.

В Российском союзе автостраховщиков (РСА) также ранее сообщали, что данные, которые будут делаться по фотофиксации и электронному извещению, будут автоматически попадать в базу данных РСА. Это позволит всем страховщикам урегулировать убыток по европротоколу.

<https://tass.ru/obschestvo/9884735>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.31.10; ТАХОГРАФЫ ДОЛЖНЫ УСТАНОВИТЬ НА ЧАСТНЫХ АВТОБУСАХ

Физические лица должны оснастить тахографами автобусы массой до пяти тонн (категория М2) экологического класса 3 или ниже. Отпущенный для этого срок истек 31 октября 2020 года.

Тахографы – специальные приборы, которые регистрируют скорость, режим труда и отдыха водителей. Так можно контролировать поведение водителя, не допускать его сверхурочной работы и превышения скорости. Благодаря этому снижается число ДТП.

Оснащают тахографами автобусы, а также грузовики. Процесс разбит на этапы. По приказу **Минтранса** ранее оснастить тахографами автобусы должны были все организации и индивидуальные предприниматели (ИП). Физические лица, перевозящие пассажиров частным образом, должны были до 1 ноября 2019 года оснастить тахографами большие автобусы, категории М3, экологический класс которых не определен, а до 1 февраля 2020 года – экологического класса 3 или ниже. Автобусы с максимальной массой не более пяти тонн было предписано оснастить тахографами в последнюю очередь.

Как поясняли в **Минтрансе**, все транспортные средства для установки тахографов распределили по группам, чтобы перевозчики успели закупить оборудование, нанять и обучить работников, а также чтобы не было очередей в мастерских.

<https://rg.ru/2020/10/31/tahografy-dolzny-ustanovit-na-chastnyh-avtobusah.html>

REGNUM; 2020.30.10; СВЕРДЛОВСКИЙ МИНТРАНС И ТАКСИСТЫ ДОГОВОРИЛИСЬ ПО ЗАЩИТНЫМ ЭКРАНАМ

Министр транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Василий Старков 30 октября встретился с представителями компаний и агрегаторов, предоставляющих услуги такси. В ходе встречи министр и транспортники пришли к пониманию необходимости оснащения автомобилей такси защитными экранами, а также обсудили ряд компромиссов, связанных с реализацией требований, которые внесены в указ губернатора об особом режиме.

В первую очередь, Василий Старков подчеркнул, что главная цель установки защитного экрана – снизить риски перемещения прямого воздушного потока между водителем и пассажиром при разговоре или чихании, поэтому на первое время устройство, которое необходимо установить в автомобиле, может быть из недорогих простых материалов.

« Нет никаких требований к материалу или конфигурации экрана. Это может быть обычная прозрачная пленка или тонкий пластик, натянутые между креслами. Вчера я сам лично попробовал оборудовать автомобиль таким экраном, у меня на это ушло пять минут », – сказал министр.

По его словам, разговор показал, что организации, предоставляющие услуги такси, готовы работать, проводить профилактические мероприятия, и к каким-то сбоям в работе такси нововведения не приведут.

Инспектор по особым поручениям отделения технического надзора областной Госавтоинспекции Виталий Огаров подтвердил, что обсуждаемые варианты не являются изменениями в конструкции автомобиля, поэтому могут свободно устанавливаться в салоне транспорта. «С точки зрения правил дорожного движения защитный экран, представляющий собой временное съемное устройство, при наличии обоих боковых зеркал заднего вида не мешает обзору на дороге и не создает помех при вождении автомобиля», – подчеркнул Виталий Огаров.

Сейчас госавтоинспекторы, останавливая на дорогах такси с необорудованными салонами, разъясняют водителям новую норму и напоминают о необходимости в ближайшее время установить в автомобиле защитный экран.

Представители некоторых парков такси повышенного класса высказались, что не хотели бы терять интерьерные качества салонов своих автомобилей, поэтому, установив защиту из пленки, займутся вопросами ее замены на более прочные и качественные экраны. Однако уже сейчас многие представители компаний начали оборудовать автомобили временными устройствами.

Как рассказал директор ООО «Регион Транспорт» Тимур Худорожков, его компания еще две недели назад занялась вопросом оснащения своих автомобилей защитными экранами. По его словам, никаких трудностей при установке не возникло и, скорее всего, такую практику защиты водителя и пассажиров они возьмут на вооружение и в будущем году – в период роста респираторных заболеваний.

Еще раньше – весной – опыт установки защитных устройств внутри салонов автомобилей появился в другой компании. «У нас был совместный проект с одним из агрегаторов, когда мы возили врачей на домашние вызовы к пациентам. Тогда мы оборудовали около 20 автомобилей. Никаких жалоб со стороны пассажиров или водителей по поводу неудобства из-за наличия экрана к нам не поступало. Дезинфицируются они также легко, как и сам салон», – отметил директор «Первого таксомоторного парка» Петр Новиков.

Депутат Госдумы РФ Андрей Альшевских, который также принял участие во встрече, напомнил, что весной, в период первого подъема заболеваемости, ситуация с коронавирусом была менее критична. «Почти сразу были введены жесткие меры по ограничению бизнеса. А сейчас надо понимать, что власть делает все для того, чтобы какой бы ситуация сложной ни была, но все равно мы шли по принципу как можно меньших ограничений работы бизнеса. Эти рекомендации сделаны не для того, чтобы ухудшить вашу жизнь, а наоборот – сохранить вашу работу», – отметил он.

Участники встречи договорились о том, что соберутся повторно через неделю, чтобы подвести промежуточные итоги и обсудить нюансы в реализации требований указа. Участником следующей встречи, как и этой, станет Уполномоченный по правам предпринимателей в Свердловской области Елена Артюх.

История вопроса

В России ужесточаются меры по противодействию распространению коронавируса – регионы переходят на режим самоизоляции, внедряют системы контроля передвижения граждан с использованием спецпропусков и QR-кодов, необходимых для выхода на улицу.

Отдельные регионы демонстрируют изоляционистские приемы борьбы с заразой – так, в Бурятии районные власти перекрывают дороги, а в Чечне планируют полностью закрыть границы для въезда и выезда. В ряде регионов России ограничена продажа алкоголя.

<https://regnum.ru/news/3103751.html>

На ту же тему:

<https://ekb.rbc.ru/ekb/freenews/5f9bf6149a794771485ceb57>

ТАСС; 2020.30.10; РЖД: ТАРИФНЫЕ РЕШЕНИЯ ПОЗВОЛЯТ СТИМУЛИРОВАТЬ ОПЕРАТОРОВ К ОПТИМИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК

Тарифные решения **РЖД**, которые компания ранее представила крупнейшим грузоотправителям и пользователям железнодорожного транспорта, должны стимулировать операторов к оптимизации перевозок. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе РЖД**.

Ранее Союз операторов железнодорожного транспорта обратился к первому **вице-премьеру РФ Андрею Белоусову** с просьбой сохранить тарифную политику **РЖД** неизменной в 2021 году и не допустить повышения порожнего пробега вагонов на 15,8%.

«Мы ожидаем, что основная нагрузка от реализации механизма дифференцированной индексации тарифов будет транслирована не на производственный сектор экономики, а на операторов подвижного состава. Это будет стимулировать их к оптимизации и повышению эффективности используемых транспортно-логистических схем, более эффективному поиску и привлечению грузовой базы на железнодорожный транспорт как в попутном направлении, так и в целом по сети железных дорог. Также будут созданы стимулы для грузовладельцев к переходу на наиболее универсальные рода подвижного состава с низким коэффициентом порожнего пробега, в том числе контейнерные перевозки», – отметил представитель **РЖД**.

В компании подчеркнули, что при этом предлагается не индексировать тарифы на перевозку грузов и даже снизить тариф по отношению к 2020 году на 0,1%.

А индексация тарифов на перевозку порожних вагонов в целом по сети железных дорог в 2021 году на 15,8% обеспечит сохранение в среднем долгосрочных параметров индексации с использованием метода долгосрочного тарифного регулирования «инфляция – 0,1%».

«Данное предложение направлено на создание условий для стимулирования российской экономики за счет сокращения транспортных затрат при перевозке грузов. В первую очередь, это касается грузов с высоким уровнем передела и высокой добавленной стоимости (промышленные товары народного потребления, продовольственные товары и пищевая продукция)», – пояснили в **РЖД**.

В компании добавили, что предлагаемое решение приведет к снижению убыточности перевозок порожних вагонов на сети железных дорог. Размер убытка за 2019 год составил 82,7 млрд рублей.

Позиция других участников рынка

Ранее ассоциация «Русская сталь», которая объединяет крупнейших производителей металлургической продукции в России, попросила **Белоусова** гарантировать сохранение тарифной политики **РЖД** до 2025 года.

Совет потребителей по вопросам деятельности **РЖД** при правительственной комиссии по транспорту РФ, в свою очередь, не одобрил тарифные предложения холдинга и указал на то, что они противоречат модели долгосрочного тарифного регулирования. Совет потребителей предложил не увеличивать нагрузку на экономику через рост тарифов, а сохранить действующую модель долгосрочного тарифного регулирования по формуле «инфляция минус 0,1%» и отказаться от «точной» дополнительной индексации.

<https://tass.ru/ekonomika/9877947>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.30.10; СПАСАТЕЛЬНАЯ ОПЕРАЦИЯ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ НЕ ПРЕКРАЩАТЬ СУБСИДИРОВАНИЕ «КОМЕТ» НА ЧЕРНОМ МОРЕ

Морские перевозки на скоростных судах на подводных крыльях »Комета 120М» в Азово–Черноморском регионе просубсидируют даже если число перевезенных пассажиров окажется ниже порогового значения. Проект постановления правительства подготовил **Минтранс**. Документ опубликован на портале проектов нормативных правовых актов.

Как пояснили в министерстве, проект по развитию таких перевозок на скоростных судах, построенных на отечественных верфях и по проектам российских проектных организаций, изначально убыточен. Потому в федеральном бюджете на 2020 год предусмотрено 150 млн рублей субсидий для компании «Морские скоростные пассажирские перевозки» на возмещение части затрат. Однако по действующим правилам, субсидию компания может получить только если обеспечит минимальное пороговое количество перевезенных пассажиров за определенный период. Оно рассчитывается исходя из количества посадочных мест судна, умноженного на плановое количество рейсов в период навигации и скорректированного на коэффициенты занятости пассажирских мест на судне. При совершении одного рейса сейчас этот коэффициент составляет 0,67. Из-за распространения новой коронавирусной инфекции и введении требований Роспотребнадзором о соблюдении социальной дистанции на судах, пассажиропоток упал. Выполнить норматив по перевозке пассажиров стало заведомо невозможно.

Минтранс предложил все равно предоставить субсидии «в целях поддержки деятельности по осуществлению морских скоростных пассажирских перевозок в Азово–Черноморском бассейне на морских скоростных судах на подводных крыльях и недопущения банкротства ООО «Морские скоростные пассажирские перевозки». В тех случаях, когда в регионе морских перевозок в 2020 году вводился режим повышенной готовности или чрезвычайной ситуации минимальное пороговое значение количества перевезенных пассажиров будет корректироваться на коэффициент занятости пассажирских мест – 0,3. Таким образом, компания сможет получить субсидию, даже если на судне будет заполнено меньше трети мест.

Пассажирами востребованы перевозки на любых видах транспорта, в том числе и на подводных крыльях, говорит директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин. «Пандемия закончится, в национальных интересах оставить этот бизнес на плаву. В таком случае нужно перевозки субсидировать. Так делается во всем мире, это не какая-то особенность России», – говорит он. «Кометы» популярны особенно в летний сезон. Когда пассажиров много, этот бизнес вполне рентабельный и субсидии не нужны, добавил эксперт.

<https://rg.ru/2020/10/30/mintrans-predlozhit-prosubsidirovat-kometry-na-chernom-more.html>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.30.10; РЕЧНИКИ РАССКАЗАЛИ АЛЕКСАНДРУ ПОШИВАЮ О ПРОБЛЕМАХ НА СЕВЕРЕ

Состоялось совместное заседание Экспертного совета Ленского бассейна с участием Правительств Республики Саха (Якутия) и Иркутской области. XXV заседание провел руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай**. Подробности порталу «Морские вести России» сообщили в **пресс-службе** ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ЛОРП).

В традиционном обсуждении итогов навигации 2020 года и основных задачах на 2021 год приняли участие и.о. председателя правительства Республики Саха (Якутия) Андрей Тарасенко, министр жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области Анатолий Никитин. В совещании также участвовали представители судоходных компаний, Северо-Восточного управления **Ространснадзора**, Ленского филиала ФАУ «Российский речной регистр», Главного управления МЧС России по РСЯ и другие.

Объем перевозок за навигацию – около 1,3 млн тонн грузов

По информации 1-го заместителя генерального директора ЛОРП Сергея Емельянова, ранняя навигация и благоприятная судовая обстановка позволила завести в срок весь запланированный объем грузов на малые реки. Однако с июля навигация была осложнена задымлением на средней Лене и снижением уровней воды на арктических реках. Наряду с этими факторами, эпидемиологическая обстановка также внесла коррективы в деятельность парохозяйства. Несмотря на сложную обстановку, приняты все возможные меры по выполнению принятых договорных обязательств. В ноябре планируется перевозка грузов с сопровождением ледокола. Навигация на завершающем этапе. В настоящее время флот благополучно расставлен в плановых пунктах отстоя для межнавигационного ремонта.

По предварительным данным в навигацию 2020 года объем перевозок грузов составит 1 миллион 293 тысячи тонн, в том числе: сухогрузов – 933 тысячи тонн, нефтепродуктов – 360 тысяч тонн.

Речники просят ранней работы в Арктике

В своей речи Сергей Емельянов обозначил актуальные проблемы. К примеру, необходимо ускорить внесение дополнений в Перечень морских бассейнов для установления районов и сезонов плавания судов с классом речного регистра в районе полуострова Таймыр. Включение в Перечень указанного участка крайне необходимо для развития логистической системы региона и освоения Арктики. Кроме того, в очередной раз прозвучал вопрос о необходимости открытия арктической навигации в более ранние сроки, – по фактическим ледовым условиям. За последние годы наблюдается более раннее очищение ото льда прибрежных районов моря Лаптевых. Например, открытие текущей арктической навигации в море Лаптевых состоялось 17 июля, а фактическое освобождение акватории от ледяного покрова еще раньше, что подтверждается ледовыми картами. В связи с тем, что в последние годы наблюдается затяжная осень, закрытие навигации необходимо перенести на 15 дней позже установленных сроков.

Необходимы льготы для обновления флота

Вопрос об устаревшем флоте стоит давно. В настоящее время подошел срок массового списания действующего гражданского флота в Ленском бассейне. Так, средний возраст судов составляет более 37 лет, при нормативном сроке 24 года. В этой связи в рамках госпрограммы развития лизинга на строительство речных судов, необходимо предусмотреть выделение дополнительных средств для внедрения механизма льготного лизинга для судовладельцев, осуществляющих перевозку грузов в районах Крайнего севера.

Излишние меры безопасности для мелководья

Основной проблемой предприятий водного транспорта Ленского бассейна является выполнение требований Технического регламента по оснащению нефтеналивных судов двойными бортами и дном. В настоящее время техрегламентом разрешено строительство и эксплуатация нефтеналивных судов без двойного дна и **двойных** бортов грузоподъемностью до 200 тонн. Перевозки социально значимых грузов для труднодоступных территорий в районах Крайнего Севера осуществляются с привлечением сухогрузно-нефтеналивных судов типа «СПН» грузоподъемностью 600 тонн. Данный флот является уникальным и наиболее оптимальным для эксплуатации в условиях северных рек. Установка **двойных** бортов и двойного дна на данных судах приведет к невозможности их эксплуатации по осадке судна на быстро мелеющих северных реках. В связи с чем предложено ускорить утверждение проекта постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в Технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» в части исключения из требования по оснащению двойным дном и двойными бортами судов с грузоподъемностью до 600 тонн.

Вопросы внесены в протокол заседания. После рассмотрения будут вынесены соответствующие решения.

<http://morvesti.ru/news/1679/86543/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА БОНДАРЕНКО; 2020.01.11; ПОЛЕТЫ В ЯПОНИЮ ВОЗОБНОВИЛИСЬ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА

Первого ноября возобновилось международное авиасообщение между Владивостоком и Токио. Первый рейс выполнила авиакомпания «Аврора», сообщила пресс-служба Международного аэропорта Владивосток.

Рейсы в столицу Японии будут выполняться раз в неделю – по воскресеньям. При этом отмечается, что по мере восстановления международного воздушного сообщения их частота может вырасти. По словам генерального директора аэропорта Андрея Виниченко, возобновление авиасообщения – долгожданная для многих новость.

– Мы готовы продолжить работу, направленную на развитие авиационного сообщения с Японией и другими странами Восточной Азии, чтобы у жителей Дальнего Востока была возможность совершать комфортные перелеты по широкому спектру направлений, – пообещал он.

Между тем в воздушной гавани советуют при планировании поездок внимательно изучить список ограничений, действующий для приезжающих в страну, чтобы избежать рисков.

Напомним, в начале 2020 года, до приостановки международного авиасообщения из-за пандемии, во Владивосток начали совершать полеты две японских авиакомпании. Это Japan Airlines (JAL), для которой Владивосток стал вторым российским городом, где появилось ее представительство. Первой и единственной больше 50 лет была Москва. Второй японский перевозчик – All Nippon Airways (ANA), который раньше вообще не летал в Россию. Рейсы этих авиакомпаний пока не выполняются.

<https://rg.ru/2020/11/02/reg-dfo/polety-v-iaponiiu-vozobnovilis-iz-vladivostoka.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.01.11; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ЯПОНИЕЙ

Россия с ноября возобновляет прерванное из-за пандемии коронавируса авиасообщение с Японией.

В оперативном штабе уточнили, что решение было принято на основе принципов взаимности и исходя из озвученных ранее критериев: 40 новых случаев коронавирусной инфекции в течение 14 дней на 100 тысяч населения, не более 1% за 14 дней суточного прироста новых случаев и коэффициент распространения новой коронавирусной инфекции за 7 дней не более 1.

Авиакомпании смогут выполнять три рейса в Японию в неделю (два рейса Москва-Токио и один рейс Владивосток-Токио). «Аэрофлот» сообщил, что с 5 ноября начнет летать из Москвы в Токио. Рейсы на первом этапе будут выполняться один раз в неделю, в дальнейшем – дважды в неделю, по четвергам и субботам (обратно – по субботам и воскресеньям). Рейсы Владивосток-Токио будет выполнять «дочка» «Аэрофлота» – «Аврора».

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. К настоящему времени разрешено летать в Турцию, Великобританию, Танзанию,

Швейцарию, Египет, ОАЭ, Белоруссию, Киргизию, Казахстан, Сербию, Южную Корею, на Кубу и Мальдивы.

<https://ria.ru/20201101/aviasoobschenie-1582494471.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9884693>

<https://lprime.ru/News/20201101/832250734.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f9decd99a79472beebe0b01>

<https://iz.ru/1081256/2020-11-01/rossiia-voznovila-aviasoobschenie-s-iaponiei>

<https://www.kp.ru/online/news/4066810/>

РИА НОВОСТИ; 2020.01.11; САХАЛИН ВРЕМЕННО ОТКАЖЕТСЯ ОТ УСЛУГ «АЭРОФЛОТА»

Сахалинская область временно откажется от услуг «Аэрофлота», направив деньги от субсидирования рейсов на борьбу с коронавирусом, сообщает в воскресенье **пресс-служба** правительства региона.

«С предложением временно отказаться от услуг «Аэрофлота» выступили депутаты областной думы в ходе обсуждения бюджета Сахалинской области на предстоящие три года. Правительство Сахалинской области поддержало эту инициативу и приняло решение прекратить субсидирование рейсов в связи с оптимизацией расходов региональной казны», – говорится в сообщении.

В правительстве уточнили, что средства, высвобожденные в результате прекращения деятельности авиакомпании на Сахалине, будут направлены на первоочередные цели, в том числе на мероприятия по предотвращению распространения коронавирусной инфекции.

«В связи с пандемией в Сахалинской области значительно повысились расходы на сферу здравоохранения. Необходимо закупать тесты, средства защиты, оборудование, лекарства, расширять премиальный фонд для стимулирования медицинских работников. В условиях борьбы с инфекцией нужно правильно определять приоритеты. На первом месте для нас – здоровье и благополучие сахалинцев и курильчан», – приводит **пресс-служба** слова председателя правительства Сахалинской области Алексея Белика.

В региональном **минтрансе** отметили, что в этом году пассажиропоток из-за противоэпидемических ограничений существенно сократился. Нередко самолеты не были заполнены даже наполовину. На московском направлении с 5 ноября останется только дочерняя авиакомпания «Россия», там по-прежнему сохраняются единые плоские тарифы. Стоимость билетов в Москву и обратно составляет 22 950 рублей.

«Пассажиры, купившие билеты на рейсы «Аэрофлота», могут не переживать. Авиакомпания пересадит их на самолеты «России». Полеты будут осуществляться ежедневно», – цитирует **пресс-служба министра транспорта** и дорожного хозяйства Сахалинской области Валерия Спиченко.

Ранее сообщалось, что после прекращения продаж субсидированных билетов на все дальневосточные направления только жители Сахалинской области продолжали летать на самолетах «Аэрофлота» по льготным тарифам. Билеты по сниженным ценам могли приобретать пассажиры младше 23-х лет, женщины после 55 лет и мужчины старше 60 лет, а также члены многодетных семей, инвалиды и сопровождающие их лица.

<https://ria.ru/20201101/sakhalin-1582502448.html>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f9e5f349a79474bff51a3f5>

ТАСС; 2020.01.11; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ КАЗАНИ В СТАМБУЛ

Лоукостер «Победа» начал выполнять рейсы из аэропорта Казани в Стамбул, авиакомпания будет совершать по четыре полета в неделю, сообщает в воскресенье **пресс-служба** перевозчика.

«Лоукостер «Победа» начал летать по новому международному маршруту Казань – Стамбул. Частота полетов составляет четыре рейса в неделю – по понедельникам, средам, пятницам и воскресеньям», – сказали в **пресс-службе**.

Стамбул стал вторым турецким городом маршрутной сети «Победы» из Казани, также рейсы выполняются в Анталию.

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/ekonomika/9887221>

ТАСС; 2020.31.10; КИТАЙ ПРИОСТАНОВИТ НА МЕСЯЦ РЕЙС AIR CHINA МОСКВА-ШИЦЗЯЧЖУАН ИЗ-ЗА ПАССАЖИРОВ С COVID-19

Власти Китая приостановят на месяц рейс китайской авиакомпании Air China сообщением Москва-Шицзячжуан (провинция Хэбэй, Северный Китай) после обнаружения на борту самолета заразившихся коронавирусом. Об этом говорится в опубликованном в субботу заявлении Управления гражданской авиации КНР.

Как следует из документа, на рейсе CA910 от 24 октября выявили 14 пассажиров с коронавирусом. Выполнение рейса будет приостановлено на четыре недели, начиная с 9 ноября.

Ведомство также сообщило о приостановке на одну неделю рейса авиакомпании Turkish Airlines TK72 сообщением Стамбул-Гуанчжоу (южная китайская провинция Гуандун) после выявления на борту девяти инфицированных. Кроме того, на четыре недели будет приостановлен рейс китайской авиакомпании China Southern Airlines CZ392 сообщением Дакка-Гуанчжоу после выявления на борту 10 заразившихся.

4 июня Управление гражданской авиации КНР опубликовало положение, регламентирующее международное авиасообщение Китая в условиях пандемии. Согласно документу, авиакомпания на неделю лишается права обслуживать рейсы, если число инфицированных коронавирусом пассажиров на обслуживаемых ею бортах превысит пять. Если число инфицированных достигнет 10, пауза в работе составит четыре недели.

12 октября ведомство сообщило о приостановке на четыре недели выполнения рейса SU-208 **авиакомпания «Аэрофлот»** по маршруту Москва – Шанхай. Кроме того, со 2 ноября на неделю будет приостановлен рейс авиакомпании «Икар» Москва – Чжэнчжоу (административный центр восточной китайской провинции Хэнань).

<https://tass.ru/ekonomika/9882931>

ПРАЙМ; 2020.30.10; НИДЕРЛАНДСКАЯ KLM ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ

Авиакомпания KLM будет выполнять рейсы по маршруту Москва-Амстердам-Москва каждую пятницу и воскресенье до конца ноября для отдельных категорий граждан, сообщили в посольстве Нидерландов в РФ.

«Мы рады сообщить вам, что KLM будет выполнять рейсы из Москвы в Амстердам и из Амстердама в Москву каждую пятницу и воскресенье до конца ноября 2020 года. Эти

рейсы можно забронировать через веб-сайт KLM, и вам не нужно регистрироваться через посольство», – говорится в сообщении посольства в Facebook.

В дипмиссии напомнили, что запрет на въезд в ЕС из-за ситуации с COVID-19 по-прежнему распространяется на пассажиров из третьих стран, въезжающих в Европейский Союз.

<https://1prime.ru/business/20201030/832245873.html>

ТАСС; 2020.30.10; UTAIR ВВЕЛА НОВЫЕ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В ТАНЗАНИЮ НА НОВЫЙ ГОД ИЗ-ЗА РОСТА СПРОСА НА БИЛЕТЫ

Авиакомпания Utair ввела дополнительные рейсы из Москвы в Танзанию в новогодние праздники, поскольку видит высокий спрос на данное направление и ожидает дефицит билетов. Об этом сообщили ТАСС в пятницу в **пресс-службе** перевозчика со ссылкой на президента «Utair – Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

«Спрос на рейсы в Танзанию превысил наши прогнозы. Ожидаем дефицит билетов на новогодние праздники, поэтому ввели дополнительные рейсы: из Москвы 26 декабря и 5 января, из Занзибара – 27 декабря и 6 января», – приводит **пресс-служба** слова Пермякова. Как сообщалось, Utair с 27 ноября открывает регулярный рейс Москва – Занзибар. Он будет выполняться раз в 10 дней на дальнемагистральных Boeing 767. Время в пути – 9 часов 15 минут. Как отмечал ранее Пермяков, Utair – единственная российская авиакомпания, которая будет выполнять регулярные рейсы по данному маршруту.

<https://tass.ru/ekonomika/9874155>

ТАСС; 2020.30.10; UTAIR С 31 ОКТЯБРЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙС ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В ХАНТЫ-МАНСКИЙС

Авиакомпания Utair с 31 октября возобновит рейс между двумя городами Ханты-Мансийского автономного округа – Нижневартовском и Ханты-Мансийском. Он будет выполняться два раза в неделю, сообщает в пятницу **пресс-служба** перевозчика.

«С 31 октября Utair возобновляет полеты по маршруту Нижневартовск – Ханты-Мансийск. Вылет из Нижневартовска по субботам в 14:55 и понедельникам в 06:00, из Ханты-Мансийска – по субботам в 12:45 и воскресеньям в 23:35», – сказано в сообщении.

Стоимость билетов составит от 3 070 рублей. По словам президента «Utair – Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова, полет будет выполняться на самолетах ATR-72. «Utair уделяет особое внимание развитию перевозок внутри домашнего региона. Самолеты ATR-72 чуть более чем за час доставят пассажиров из Нижневартовска в Ханты-Мансийск», – приводятся в сообщении слова Пермякова.

Рейс был прерван весной 2020 года из-за пандемии коронавируса.

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России после **группы «Аэрофлот»**, S7 и «Уральских авиалиний». В 2019 году она перевезла более 7,7 млн человек. Крупнейшие акционеры: созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

<https://tass.ru/ural-news/9872415>

РЖД-ПАРТНЕР; 2020.30.10; С ВОССТАНОВЛЕНИЕМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК СПРОС НА ГРУЗОВЫЕ ЧАРТЕРЫ СТАЛ СНИЖАТЬСЯ

На пике пандемии спрос на грузовые чартеры был высок, но с восстановлением пассажирских перевозок спрос стал снижаться, сообщил «РЖД-Партнер» представитель авиакомпании Red Wings в разговоре о текущей ситуации на авиационном рынке.

«По экспертным оценкам, до пандемии около 50% всех мировых авиагрузов перевозились пассажирскими авиакомпаниями в багажных отсеках и примерно 50% перевозили грузовые авиакомпании. При практически полной остановке пассажирских рейсов весной грузовые авиаперевозчики перестали справляться с потоком грузов, в разы выросли

ставки на транспортировку, со стороны грузоотправителей возник спрос на чартерные рейсы пассажирских авиакомпаний», отметил собеседник.

Росавиация внесла изменения в эксплуатационные спецификации всех 11 лайнеров Airbus 321 (самые вместительные лайнеры в парке Red Wings) компании, что позволило возить ими грузы не только в багажных отсеках, но и в салонах. Грузы перевозились чартерными рейсами, в пассажирских салонах грузы размещались на багажных полках и под пассажирскими сиденьями с креплением специальными сетками в соответствии с утвержденной технологией.

«Авиация во всем мире является одной из самых пострадавших от пандемии отраслей. Российские авиакомпании получили субсидии правительства РФ по постановлению №661, это помогло пережить пик падения перевозок в апреле-июле. Но уже начался низкий сезон (ноябрь-март), когда спрос и пассажиропоток традиционно снижаются и в обычные годы, а в этом году падение усугубится страхом людей перед коронавирусом. При этом авиакомпании не смогли нормально заработать летом, именно доходы в высокий сезон традиционно помогали пережить зиму. По этим причинам дополнительная поддержка правительства была бы весьма кстати», добавил представитель компании.

По итогам января-сентября грузооборот авиакомпании вырос на 18,4%, объем перевезенных грузов – на 22%. Грузооборот российских авиакомпаний за этот период сократился на 8,2%, объем перевезенных грузов и почты – на 2,6%.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/s-vosstanovleniem-passazhirsikh-perevozok-spros-na-gruzovye-chartery-stal-snizhatsya/>

ТАСС; 2020.30.10; УБЫТОК «АЭРОФЛОТА» ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ СОСТАВИЛ 65,56 МЛРД РУБЛЕЙ

Чистый убыток **авиакомпания «Аэрофлот»** за январь – сентябрь 2020 года по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) составил 65,56 млрд рублей против прибыли в размере 7,25 млрд рублей годом ранее, сообщается в материалах компании.

Выручка **«Аэрофлота»** за отчетный период упала в 2,4 раза – до 176,95 млрд рублей.

Валовый убыток компании по итогам девяти месяцев текущего года достиг 76,27 млрд рублей против 9,79 млрд рублей прибыли за аналогичный период прошлого года. Убыток до уплаты налогов составил 86,16 млрд рублей.

В третьем квартале текущего года убыток компании составил 23,26 млрд рублей.

В пресс-релизе авиакомпании отмечается, что «после значительного снижения пассажиропотока по итогам второго квартала 2020 года операционные показатели третьего квартала продемонстрировали частичное восстановление за счет восстановления полетов по России и начала возобновления международных рейсов». В связи с этим показатель выручки в третьем квартале увеличился по сравнению с предыдущим кварталом в 2,5 раза на фоне роста пассажиропотока.

<https://tass.ru/ekonomika/9876175>

ТАСС; 2020.31.10; В УМВД НАЗВАЛИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНУЮ ПРИЧИНУ ДТП С АВТОБУСОМ ПОД ВОРОНЕЖЕМ

Водитель рейсового автобуса, ехавшего по маршруту Борисоглебск – Москва, по предварительным данным, не предоставил преимущество при выезде на дорогу и столкнулся с грузовиком, что стало причиной ДТП, в результате которого в пятницу сам водитель погиб, а еще десять человек получили травмы. Об этом в субботу ТАСС сообщили в **пресс-службе УМВД** по Воронежской области.

«Водитель рейсового автобуса, по предварительным данным, не предоставил преимущество в движении при выезде на автодорогу Курск – Саратов и допустил столкновение с автомашиной Volvo», – сообщили в полиции.

По уточненным данным, водитель автобуса умер в машине скорой помощи, еще десять человек были госпитализированы с различными травмами. Сейчас восемь из них остаются в больнице, двое отпущены домой.

Всего в салоне автобуса в момент ДТП находилось 13 человек, детей среди них не было. Следственное управление СК РФ по Воронежской области проводит доследственную проверку по факту оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности. Следователи опросят очевидцев, пассажиров автобуса, назначат комплекс экспертиз, в том числе судебно-медицинскую, для установления степени тяжести вреда здоровью, истребуют документацию, регламентирующую оказание транспортной компанией услуг по перевозке населения.

По данным **пресс-службы** ГУ МВД по Воронежской области, столкновение рейсового автобуса Setra, ехавшего по маршруту Борисоглебск – Москва, и грузового автомобиля Volvo произошло в 20:23 мск 30 октября на 423-м километре автодороги Курск – Саратов в Грибановском районе.

<https://tass.ru/proisshestviya/9881001>

ТАСС; 2020.31.10; ПОМИНАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО ЖЕРТВАМ АВИАКАТАСТРОФЫ А321 ПРОШЛА В КАИРЕ

Поминальная служба по жертвам катастрофы российского А321 прошла в субботу в Каире. Панихиду провел настоятель каирского прихода Русской православной церкви (РПЦ) протоиерей Виктор Кулага.

Почтить память погибших и вознести молитвы за их упокоение в пятую годовщину страшной трагедии пришли посол РФ в Египте Георгий Борисенко, сотрудники посольства и российских загранучреждений, российские журналисты и проживающие в Египте прихожане РПЦ.

«Пять лет назад вылетевший из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург самолет был взорван, погибли 224 наших соотечественника, среди которых было много женщин и детей, – сказал после службы посол. – В основном люди летели после отдыха, преисполненные надежд и в хорошем настроении, но, к сожалению, рука террориста оборвала их жизни и не дала сбыться их мечтаниям. И, к сожалению, каково бы ни было наказание для тех, кто совершил это злодеяние, погибших уже не вернуть, а нам остается их помнить».

«Это огромная потеря и утрата, мы все сопереживаем и молимся за погибших милосердному Богу, сопереживаем близким и нашему отечеству, которое потеряло своих людей в этой трагедии, – отметил, в свою очередь, отец Виктор. – Прискорбно, что в этом мире есть силы, которые противятся миру и взаимопониманию между людьми, противятся всему, что нас объединяет».

<https://tass.ru/obschestvo/9883541>

РИА НОВОСТИ; ВИКТОР ЗВАНЦЕВ; 2020.30.10; «МЫ НЕ ХОТЕЛИ ИХ ОТПУСКАТЬ»: КТО ВИНОВЕН В АВИАКАТАСТРОФЕ НАД СИНАЕМ

Взрыв на эшелоне, сотни жертв и международное расследование, затянувшееся на годы, – ровно пять лет назад, 31 октября 2015-го, на Синайский полуостров рухнул Airbus компании «Когалымавиа», на котором российские туристы возвращались из Египта. Ответственность за теракт взяли на себя боевики ИГ*, однако, по словам родственников погибших, реальных заказчиков и исполнителей не нашли до сих пор. Каир от выплаты компенсации отказывается. О самой крупной авиакатастрофе в истории России и СССР – в материале РИА Новости.

«Предчувствовал неладное»

Днем 31 октября 2015-го в аэропорту Пулково собрались родные и друзья пассажиров рейса 9268, рано утром вылетевшего из Шарм-эш-Шейха – домой с египетского курорта

должны были вернуться более двухсот туристов. Внезапно данные о прибытии борта исчезли с информационных табло. Представители авиакомпании успокаивали: рейс задерживается. Однако шло время, а время прилета на экранах не высвечивалось. Волнение в зале ожидания нарастало.

«После обеда мне позвонил отец и сообщил, что мать с сестрой до сих пор не прилетели, – рассказывает РИА Новости петербуржец Максим Панин. – Я сразу отправился в аэропорт. Всех встречающих к тому времени уже разместили в гостинице, а спустя несколько часов нам объявили, что произошла авиакатастрофа».

Воспитательница детского сада Татьяна Панина вместе с дочерью Александрой – сотрудником МЧС – планировали двухнедельную поездку заранее. Панина–старшая еще в детстве несколько лет прожила в Александрии и была буквально влюблена в культуру Египта. Регулярно ездила туда на курорты, приобщила к этому и всю семью.

«Из-за вспыхнувшего в Сирии военного конфликта я отговаривал родных от этого тура, предлагал выбрать более безопасное направление, – вспоминает Максим. – В ответ мама с сестрой заверили меня, что не будут покидать пределы отеля. Но чувство тревоги не отступило и преследовало меня на протяжении всего их отпуска».

«Мы не хотели их отпускать»

Путевку в Египет сотрудник одного из санкт-петербургских ТСЖ Максим Найок приобрел всего за несколько дней до вылета. Вместе с близким другом Михаилом и его девушкой Марией он планировал отдых гораздо раньше, но путешествие пришлось отложить: ждали, пока Маше, ранее никогда не бывавшей за рубежом, сделают загранпаспорт.

«Собирались лететь в Хургаду, – говорит Валентина, мать Максима. – Но в последний момент турфирма отправила их в Шарм-эш-Шейх. Конечно, я была против. Однако сын заверил, что все будет хорошо, пообещал не выходить из отеля».

О крушении самолета Валентина узнала из новостей. В Пулково, где собралась родственники других пассажиров злополучного рейса, она тогда не поехала – не нашла в себе сил. «Сейчас мы все общаемся очень тесно, – отмечает женщина. – В основном через соцсети и мессенджеры, а раз в год встречаемся лично. В тот самый день: 31 октября».

Максима похоронили рядом с другой пассажиркой – 28-летней Эльвирой Воскресенской. Для нее поездка в Египет получилась спонтанной.

«Ей это предложила подруга Лена, – вспоминает мать погибшей Ирина Захарова, основательница благотворительного фонда «Рейс 9268». – У дочери как раз намечался отпуск, и она согласилась. Я понимала, что это опасно, была категорически против. Мы даже поссорились. С одной стороны, я до сих пор виню себя, что позволила дочери лететь. С другой – понимаю, что она взрослая и вправе сама принимать такие решения».

Последний раз Ирина созванивалась с дочерью незадолго до вылета – та собирала сумку в отеле и готовилась ехать в аэропорт.

Взрыв в хвосте

Airbus A321 разбился практически в центре Синайского полуострова – обломки разбросало по пустыне на площади около 20 квадратных километров. Погибли все 224 человека, находившиеся на борту: 217 пассажиров и семь членов экипажа.

В тот же день глава ФСБ России Александр Бортников заявил, что это теракт. Ответственность тут же взяли на себя боевики ИГ*. СК России возбудил уголовное дело по двум статьям: 236-й («Производство, хранение, перевозка либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности») и 263-й («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта»). Для расследования сформировали группу из наиболее опытных сотрудников.

Министерство гражданской авиации Египта создало специальную комиссию. В нее вошли представители России, Франции, Германии, Исландии, Египта и США, а также технические консультанты из Airbus и Европейского агентства по безопасности полетов.

«Закончилось ли противостояние терроризму? Нет, еще нет, – говорил президент Египта Абдель Фаттах ас-Сиси в феврале 2016-го, выступая с докладом по развитию страны. – Но давайте быть вместе. Тот, кто взорвал нам самолет, имел в виду нанести удар только по туризму? Нет, ударить по связям с Россией, Италией и всеми другими странами».

Изучив обломки самолета и личные вещи пассажиров, эксперты пришли к выводу, что взрывное устройство сработало в хвосте лайнера – в отсеке для багажа. Именно в этом месте после детонации разрушилась обшивка, из-за чего фюзеляж разломился на две части еще в воздухе.

«Винных не нашли»

Несмотря на множество улик и заявление президента Египта, официально признавать теракт в Каире не спешат. По словам Ирины Захаровой и других родственников погибших, египетские власти считают, что причиной крушения стало некое «недоразумение».

«Сейчас для нас главное, чтобы в расследовании поставили точку, – говорит Захарова. – Хотя минуло уже пять лет, до сих пор не назвали ни заказчика, ни исполнителя. Египетская сторона не признает себя виновной, не приносит извинений и не выплачивает денежных компенсаций. Более того, на последнем судебном заседании в Каире (в этом году 28 семей подали иск к египетским властям с требованием наказать тех, по чьей халатности произошло крушение. – Прим. ред.) потерпевшим заявили: они якобы не предоставили доказательств того, что их родственники вообще находились на борту самолета».

Позиция российского МИД однозначна: пассажирский лайнер в небе над Синаем взорвали террористы, которые каким-то образом пронесли взрывчатку в аэропорт Шарм-эш-Шейха. «Несмотря на то, что расследование авиакатастрофы и в России, и в Египте еще не завершено, российскими компетентными органами установлено, что имел место теракт», – подчеркивает замглавы министерства Олег Сыромолотов.

Всех погибших похоронили на Серафимовском кладбище. Позже во Всеволожске возвели мемориал «Сад памяти», а в Санкт-Петербурге заложили храм Святого великомученика Димитрия Солунского в честь жертв крушения.

я 715 фрагментов человеческих тел, которые не смогли идентифицировать даже с помощью экспертизы ДНК, – отмечает основатель фонда «Рейс 9268». – Ведь частному лицу, в отличие от юридического, получить их было бы нереально».

Сразу после авиакатастрофы полеты в Египет приостановили. Их возобновили лишь спустя три года – в 2018-м.

<https://ria.ru/20201031/avikatastrofa-1582326092.html>

[Вернуться в оглавление](#)