



Ежедневный мониторинг СМИ

3 НОЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.03.11; ПУТИН ПОСЕТИТ ПЕТЕРБУРГ, ГДЕ ПОУЧАСТВУЕТ В ПОДНЯТИИ ФЛАГА НА НОВОМ ЛЕДОКОЛЕ.....	4
ТАСС; 2020.02.11; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ МЕРЫ ПО НАЛОГОВОМУ СТИМУЛИРОВАНИЮ ГЕОЛОГОРАЗВЕДКИ В АРКТИКЕ	4
ТАСС; 2020.02.11; МИНТРАНС СОЗДАСТ ПЛАН УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА МУРМАНСКОМ УЗЛЕ	6
ТАСС; 2020.02.11; РОСАТОМ ПРЕДОСТАВИТ КАБМИНУ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВЫХ ЛЕДОКОЛОВ.....	6
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПРИЕМСКАЯ; 2020.03.11; ПОСАДКА ЕСТЬ; ПО РАЗДЕЛИТЕЛЬНОЙ: МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ДОСТУПНОСТЬ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ; НОВЫЕ ПРАВИЛА МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ ПРАВА КОЛЯСОЧНИКОВ, ОПАСАЮТСЯ ЭКСПЕРТЫ.....	7
ПРАЙМ; 2020.02.11; ПАССАЖИРЫ ПРОСЯТ МИШУСТИНА НЕ ОТМЕНЯТЬ ТЕКУЩИЕ НОРМЫ ОБОРУДОВАНИЯ ТРАНСПОРТА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ	9
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.03.11; ТРЕТЬЯ ОЧЕРЕДЬ БАМА УШЛА ЗА ГОРИЗОНТ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТЛОЖИЛО ПРОЕКТ ДО 2022 ГОДА	9
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.03.11; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В РОССИИ ВЫРОСЛИ ВПЕРВЫЕ С НАЧАЛА ГОДА; ПОМОГЛИ БОГАТЫЙ УРОЖАЙ, СТРОИТЕЛИ И ПЕРЕТОК ГРУЗОВ С ДРУГИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА.....	11
ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.03.11; ПЕРЕВОЗКИ ПО ОДНОЙ НАКЛАДНОЙ; АЛЕКСЕЙ ШИЛО, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА – НАЧАЛЬНИК ЦФТО ОАО «РЖД».....	12
КОММЕРСАНТЬ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.03.11; ТЕРМИНАЛЫ ПЕРЕСЫПАЮТ ПШЕНИЦУ; МЕСЯЧНАЯ ПЕРЕВАЛКА ЗЕРНА В НОВОРОССИЙСКЕ ОБНОВЛЯЕТ РЕКОРДЫ	14
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2020.03.11; НА МОСКОВСКИХ ВОДИТЕЛЕЙ СТАВЯТ НЕЙРОСЕТИ; СМС ЗА РУЛЕМ И НЕПРИСТЕГНУТЫЙ РЕМЕНЬ ПЕРЕВОДЯТ В РЕЖИМ АВТОМАТИЧЕСКИХ ШТРАФОВ	15
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ПОЛЯНСКАЯ; 2020.02.11; ОБМЕННЫЙ ПУНКТ: УТВЕРЖДЕН НОВЫЙ МЕХАНИЗМ ПОДДЕРЖКИ ТУРОТРАСЛИ; РЕГИОНАМ ПРОСТЯТ ДОЛГИ В ОБМЕН НА РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА.....	17
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ПОЛТАВСКАЯ; 2020.02.11; ТОТАЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ: К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ ТАКСИ; ПОЧЕМУ ВМЕШАТЕЛЬСТВО ВЛАСТЕЙ МОЖЕТ УХУДШИТЬ СИТУАЦИЮ ДЛЯ ВСЕХ ..19	
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТАМИЛА АСКЕРОВА; 2020.02.11; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ШТРАФЫ ДЛЯ БОРЬБЫ С «КЛАДБИЩАМИ» КОРАБЛЕЙ.....	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.02.11; ПОВЕСТКА ДНА; В РОССИИ НАЧАЛИ СВЕРЯТЬ КОЛИЧЕСТВО ЗАТОНУВШИХ БАРКАСОВ И БАРЖ.....	22

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.02.11; ПОЛЕТЫ В ТУРЦИЮ СНИЗЯТСЯ ЕСТЕСТВЕННЫМ ПУТЕМ; ПЕРЕВОЗЧИКИ СОКРАЩАЮТ РЕЙСЫ НА ФОНЕ ЗАВЕРШЕНИЯ СЕЗОНА	23
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.03.11; «МЕРЫ ГОСПОДДЕРЖКИ АВТОПРОМА ПОПАЛИ В ТОЧКУ»; ЗАММИНИСТРА ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РАССКАЗЫВАЕТ, В ЧЕМ ГОСУДАРСТВО ПОМОГАЕТ И БУДЕТ ЕЩЕ ПОМОГАТЬ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯМ	24
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.03.11; ОСТАЛИСЬ БЕЗ ПОМОЩНИКА: ОФОРМЛЕНИЕ ДТП ОНЛАЙН ПРОДОЛЖАТ ТЕСТИРОВАТЬ; С 1 НОЯБРЯ ПРИЛОЖЕНИЕ «ПОМОЩНИК ОСАГО» ДОЛЖНО БЫЛО НАЧАТЬ РАБОТАТЬ НА ВСЕЙ ТЕРРИТОРИИ РОССИИ, НО ЗАПУСК ОТКЛАДЫВАЕТСЯ	28
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.03.11; ДЕТАЛЬНЫЙ ИСХОД: ПРАВИЛА РЕМОНТА АВТОМОБИЛЕЙ ХОТЯТ УЖЕСТОЧИТЬ; ПОСЛЕ ДАЖЕ МИНИМАЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ НУЖНО БУДЕТ ПРОХОДИТЬ ВНЕПЛАНОВЫЙ ТЕХОСМОТР	30
КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2020.03.11; КАТАСТРОФА ВЫШЛА ЗА СРОКИ ДАВНОСТИ; РУКОВОДИТЕЛЯ ПОЛЕТОВ ВНУКОВО ОСВОБОДИЛИ ОТ НАКАЗАНИЯ ЗА ГИБЕЛЬ КРИСТОФА ДЕ МАРЖЕРИ	32
РБК; ВЛАДИСЛАВ ГОРДЕЕВ, МАРГАРИТА АЛЕХИНА; 2020.02.11; ОСУЖДЕННОГО ЗА КРУШЕНИЕ САМОЛЕТА ГЛАВЫ TOTAL ОСВОБОДИЛИ ОТ НАКАЗАНИЯ	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАСИЛИЙ ЗАХАРОВ; 2020.02.11; ПРОБЕЛ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ О ГОСЗАКУПКАХ ВЫЛИЛСЯ В УГОЛОВНОЕ ДЕЛО; ЗАТЯНУВШАЯСЯ ТУРБУЛЕНТНОСТЬ	34
ТАСС; СИЛА В ЕДИНСТВЕ: ЧТО ИЗВЕСТНО К НАСТОЯЩЕМУ ВРЕМЕНИ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В НАЦПРОЕКТЫ	36
ТАСС; 2020.02.11; ПУТИН: РОССИЯ ПЛАНИРУЕТ РЕАЛИЗОВАТЬ ЦЕЛЫЙ НАБОР ПРОЕКТОВ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА	44
ПРАЙМ; 2020.02.11; СПУЩЕНО НА ВОДУ СУДНО «КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ», СТРОЯЩЕЕСЯ НА ПРОТЯЖЕНИИ 10 ЛЕТ	44
ТАСС; 2020.02.11; ПК «ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ» ПОСТАВИТ В ПЕТЕРБУРГ 13 НИЗКОПОЛЬНЫХ ТРАМВАЕВ	45
ТАСС; 2020.02.11; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 875 КМ ДОРОГ	45
ТАСС; 2020.02.11; ВЛАСТИ КУБАНИ В 2021 ГОДУ НАПРАВЯТ ПОРЯДКА 33 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ	46
ТАСС; 2020.03.11; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ В 2021 ГОДУ УВЕЛИЧАТ ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В 1,5 РАЗА	47
РИА НОВОСТИ; 2020.02.11; В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ РЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ К ДАЧНЫМ УЧАСТКАМ	47
ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; ИНТЕРВЬЮ: ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ОБЩЕНИЯ НЕ ХВАТАЕТ, НО ЖИТЬ РЫНОК МОЖЕТ И БЕЗ НЕГО – ПЕРВЫЙ ЗАМПРЕД ВТБ ..	48
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.02.11; ТАКСИСТОВ ПОСЧИТАЕТ БАЗА ДАННЫХ: НАРУШИТЕЛИ ПОПАДУТ В ЧЕРНЫЙ СПИСОК	50
ТАСС; 2020.03.11; УЛЬЯНОВСКИЕ ВЛАСТИ РАЗРАБОТАЮТ ПРОГРАММУ ОБНОВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ	52
КОММЕРСАНТЬ ЕКАТЕРИНБУРГ; 2020.03.11; ЭКРАНЫ НАВОДЯТ ТЕНЬ НА ТАКСИСТОВ; ВОДИТЕЛИ НЕ ГОТОВЫ ВЫПОЛНИТЬ УКАЗ ГУБЕРНАТОРА ОБ УСТАНОВКЕ ЗАЩИТЫ В САЛОНЕ	52

ИЗВЕСТИЯ; 2020.02.11; АНТИМОНОПОЛЬНОЕ ДЕЛО ВОЗБУЖДЕНО В ОТНОШЕНИИ МИНТРАНСА АЛТАЙСКОГО КРАЯ.....	54
ИНТЕРФАКС; 2020.03.11; КОНКУРЕНТ ОВК ХОЧЕТ ВЫПУСКАТЬ СОЧЛЕНЕННЫЕ ВАГОНЫ И РАЗВИВАТЬ ТЕХНОЛОГИЮ СМЕННЫХ КУЗОВОВ	54
ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; ОБЪЕДИНЕНИЕ С УЧАСТИЕМ ОВК ПРОСИТ БЕЛОУСОВА СОХРАНИТЬ ТАРИФНЫЕ ЛЬГОТЫ ДЛЯ «ИННОВАЦИОННЫХ» ВАГОНОВ	54
ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; РЖД КУПИЛИ У ТМХ 19 ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ ДЛЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА АЛТАЕ	56
ПРАЙМ; 2020.02.11; РЖД НАЗВАЛИ ДРАЙВЕРОМ ПОГРУЗКИ В ОКТЯБРЕ ВНУТРИРОССИЙСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ	57
ПРАЙМ; 2020.02.11; РЖД В НОЯБРЕ ВВОДЯТ СКИДКИ ДО 40% НА ПРОЕЗД В РЯДЕ ПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА».....	57
ПРАЙМ; 2020.02.11; ВАГОНОСТРОИТЕЛИ ПРОСЯТ СОХРАНИТЬ ЛЬГОТНЫЕ ТАРИФЫ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ	57
ПРАЙМ; 2020.02.11; ФИНСКАЯ ATRIA НЕ СМОГЛА ОТПРАВИТЬ ТРАНЗИТОМ КОНТЕЙНЕР ПО СЕТИ РЖД.....	58
ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; БЕЛОРУССИЯ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ ГРУЗОПОТОКА НА ПОРТЫ РФ – ПРЕМЬЕР.....	59
ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; КОМПАНИИ СМОГУТ РАБОТАТЬ В МОРСКИХ ПОРТАХ С ХРАНИЛИЩАМИ УДОБРЕНИЙ, ЕСЛИ ОНИ ПОСТРОЕНЫ ДО 2013Г. И ПРИ УСЛОВИИ ИХ ПЕРЕОБОРУДОВАНИЯ – ЗАКОНОПРОЕКТ	60
ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; АМУРСКИЙ СУДОЗАВОД СПУСТИЛ НА ВОДУ ПАРОМ ДЛЯ ЛИНИИ ВАНИНО-ХОЛМСК И БУКСИР-СПАСАТЕЛЬ.....	60
ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; ТЕРМИНАЛ «ОТЭКО» НА ТАМАНИ В ОКТЯБРЕ ОБНОВИЛ МЕСЯЧНЫЙ РЕКОРД ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ, ОТГРУЗИВ 1,2 МЛН Т	61
ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; РОСАТОМ СКЛОНЯЕТСЯ К КОНЦЕССИОННОЙ МОДЕЛИ ФИНАНСИРОВАНИЯ СЕРИЙНЫХ ЛЕДОКОЛОВ «ЛИДЕР».....	61
ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; ГАЗПРОМ НАЧАЛ РЕМОНТ ГТС В РАМКАХ ПЕРЕВОДА ЧАСТИ НИТОК ПОД ЖИРНЫЙ ГАЗ ДЛЯ УСТЬ-ЛУГИ.....	62
ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; ЯПОНСКАЯ MOL ЗАФРАХТУЕТ 3 ГАЗОВОЗА ARC7 ДЛЯ «АРКТИК СПГ 2», DSME ПОСТРОИТ ИХ В 2023Г	63
ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; СУДЬЯ ВС ОТКАЗАЛ В ПЕРЕДАЧЕ НА РАССМОТРЕНИЕ СУДЕБНОЙ КОЛЛЕГИИ ВС РФ КАССАЦИИ ООО «ПТП» ПО СПОРУ С ФАС	64
ИЗВЕСТИЯ; 2020.02.11; В ПРОФСОЮЗЕ ЗАЯВИЛИ О МАССОВОМ УВОЛЬНЕНИИ ПИЛОТОВ «АЭРОФЛОТА».....	64
ТАСС; 2020.02.11; ВЕНЕСУЭЛЬСКАЯ CONVIASA НАДЕЕТСЯ НА ОТКРЫТИЕ ПРЯМОГО АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ В ДЕКАБРЕ	65
ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, КАК ПОВЛИЯЕТ НА ТУРБИЗНЕС ОГРАНИЧЕНИЕ РЕЙСОВ В ТУРЦИЮ	65
ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; СУД НАЗНАЧИЛ ЭКСПЕРТИЗУ ПО ИСКУ СТРУКТУРЫ РОСАВИАЦИИ К «ВНУКОВО» НА 383 МЛН РУБ. И ПО ВСТРЕЧНОМУ ИСКУ НА 643 МЛН РУБ.....	66

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.03.11; ПУТИН ПОСЕТИТ ПЕТЕРБУРГ, ГДЕ ПОУЧАСТВУЕТ В ПОДНЯТИИ ФЛАГА НА НОВОМ ЛЕДОКОЛЕ

Президент России Владимир Путин во вторник, 3 ноября, посетит Санкт-Петербург, где примет участие в церемонии поднятия флага на новом ледоколе «Виктор Черномырдин». Об этом сообщил ТАСС пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков.

Он утвердительно ответил на вопрос, планируется ли на вторник поездка **президента РФ** в Петербург и участие в церемонии на ледоколе. Мероприятие пройдет на территории пассажирского порта «Морской фасад», уточнили ТАСС в **пресс-службе** правительства Санкт-Петербурга (порт принадлежит городу). Это первый и единственный в Северо-Западном регионе России специализированный пассажирский порт, расположенный в Санкт-Петербурге на намывных территориях Васильевского острова. «Морской фасад» работает с 2008 года, за это время его пассажиропоток превысил 5 млн человек.

Ранее гендиректор Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов сообщал, что дизель-электрический ледокол, названный в честь российского государственного деятеля, **премьер-министра** РФ в 1992-1998 гг. Виктора Черномырдина, будет сдан в Санкт-Петербурге 3 ноября, в годовщину смерти экс-премьера.

Согласно информации, размещенной на сайте Кремля, последняя рабочая поездка российского лидера в Санкт-Петербург состоялась 26 июля 2020 года, в День Военно-морского флота РФ. Тогда **Путин** как Верховный главнокомандующий Вооруженными силами РФ принял Главный военно-морской парад в Петербурге, а также на катере обошел парадную линию кораблей на Кронштадтском рейде.

Ледокол проекта 22600 «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт строился по заказу Росморпорта с декабря 2012 года на «Адмиралтейских верфях» (входят в Объединенную судостроительную корпорацию). «Виктор Черномырдин» станет одним из самых мощных в мире неатомных ледоколов, его планируется использовать на Северном морском пути. Судно на данный момент полностью готово к сдаче и проведению ледовых испытаний.

Срок сдачи ледокола несколько раз переносили. Изначально передать ледокол планировалось в конце декабря 2019 года. В ноябре 2018 года на судне, которое тогда строили, произошел пожар, в результате чего была повреждена часть оборудования ледокола.

<https://tass.ru/ekonomika/9899243>

На ту же тему:

<https://mir24.tv/news/16433219/v-peterburge-rosmorportu-peredadut-dizel-elektricheskii-ledokol-viktor-chernomyrdin>

ТАСС; 2020.02.11; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ МЕРЫ ПО НАЛОГОВОМУ СТИМУЛИРОВАНИЮ ГЕОЛОГОРАЗВЕДКИ В АРКТИКЕ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин поручил министерствам до 14 декабря 2020 года проработать меры налогового стимулирования геологоразведки в Арктике. Об этом говорится в перечне поручений по итогам рабочей поездки главы правительства в Мурманскую область, сообщает сайт кабинета министров России.

«Представить в правительство РФ согласованные предложения по налоговому стимулированию проведения недропользователями геологоразведочных работ в

Арктической зоне Российской Федерации. Срок – до 14 декабря 2020 г.», – говорится в сообщении.

Также отраслевые министерства до 18 декабря сформируют предложения по увеличению программы комплексных геолого-геофизических работ на континентальном шельфе арктических и дальневосточных морей до 2025 г. для воспроизводства запасов углеводородов. Они должны определить источники финансирования в 2021-2025 годах дополнительных объемов работ, в том числе за счет средств потенциальных недропользователей.

Мишустин также поручил Минпромторгу и ряду других министерств до 1 декабря согласовать и представить предложения по импортозамещению и развитию российских технологий по геологоразведке и бурению на шельфе.

Вице-премьер РФ Юрий Борисов, курирующий ТЭК, а также первый **вице-премьер** РФ **Андрей Белоусов** должны будут до 10 декабря провести совещания по подготовке программы освоения ресурсного потенциала полуострова Ямал, содержащей предложения по добыче, переработке и транспортировке углеводородов, а также о создании условий для разработки ачимовских залежей.

Развитие инфраструктуры

Мишустин также поручил внести в правительство до 31 мая 2021 года стратегию развития портовой, железнодорожной и аэропортовой инфраструктуры в российской части Арктики на период до 2035 года.

«До 31 мая 2021 года в правительство должна быть внесена стратегия развития портовой, железнодорожной и аэропортовой инфраструктуры в российской части Арктики, рассчитанная на ближайшие 10 лет и на период до 2035 года, – говорится в сообщении. – Она позволит обеспечить комплексное решение задачи и создать условия для увеличения объемов перевозок экспортных и транзитных грузов по Северному морскому пути».

Ответственными за стратегию назначены **Минтранс**, Минвостокразвития и Росатом. До 4 декабря они вместе с Минэнерго также должны представить долгосрочный прогноз грузопотока в акватории Арктической зоны России.

Мишустин поручил до 25 декабря представить в правительство, а также заместителю председателя кабмина Юрию Борисову проект комплексного плана по развитию аварийно-спасательной инфраструктуры в Арктике, говорится в перечне поручений.

«Представить в правительство РФ: проект комплексного плана развития аварийно-спасательной инфраструктуры в Арктической зоне РФ, предусматривающего в том числе мероприятия по созданию комплексных аварийно-спасательных центров, оснащению их авиационной техникой в арктическом исполнении, морскими судами, техническими средствами и экипировкой. Срок – до 25 декабря 2020 года», – говорится в сообщении.

Также отраслевым министерствам поручено представить согласованные предложения по совершенствованию законодательства России в области организации аварийно-спасательной деятельности в акватории Северного морского пути и Арктической зоне России. Ответственными за выполнение данного поручения назначены МЧС, **Минтранс**, Минфин, Минпромторг, Минэкономразвития и госкорпорации «Росатом».

Перевозки по Севморпути

Мишустин поручил министерствам до 4 декабря 2020 года представить прогноз грузопотока в акватории Арктической зоны РФ и Северного морского пути к 2030 и к 2035 годам. При этом «Новатэк», «Газпром нефть», «Роснефть» и «Норникель» уже взяли обязательство перевозить по Севморпути к 2024 году 73,9 млн тонн грузов, следует из перечня поручений.

«Представить в правительство Российской Федерации прогноз грузопотока в акватории Арктической зоны Российской Федерации и Северного морского пути на период до 2030 г. и на перспективу до 2035 г., в том числе с учетом взятых на себя организациями обязательств по загрузке к 2024 г. Северного морского пути – ПАО «Новатэк» – 35,5 млн

т, ПАО «НК «Роснефть» – 30 млн т, ПАО «Газпром нефть» – 6,7 млн т, ПАО «ГМК «Норильский никель» – 1,7 млн т», – сказано в поручении.

Кроме того, Минфин и ряд других министерств должны будут с компаниями, которые получают льготы в Арктике, определить объем обязательств по объему инвестиций, количеству создаваемых новых рабочих мест и объему перевозки грузов, а также организовать контроль за исполнением вышеуказанных обязательств.

Министерства должны будут докладывать в правительство РФ о результатах раз в полгода, начиная с 15 февраля 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/9890513>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/11/02/mishustin-dal-porucheniia-po-razvitiu-arktiki.html>

ТАСС; 2020.02.11; МИНТРАНС СОЗДАСТ ПЛАН УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА МУРМАНСКОМ УЗЛЕ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин поручил **Минтрансу**, Минвостокразвития совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, правительством Мурманской области, РЖД и Государственной транспортной лизинговой компанией подготовить предложения для реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла». Об этом говорится в сообщении на сайте правительства России.

Речь идет об увеличении провозной и пропускной способности железнодорожной инфраструктуры до 100 млн т грузов в год к 2035 г., о синхронизации сроков завершения строительства угольного терминала мощностью 18 млн т в год и железнодорожной инфраструктуры, а также о тарифной политике в отношении порта Мурманск, обеспечивающей его конкурентоспособность.

Срок подготовки предложений – до 10 декабря 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/9890949>

ТАСС; 2020.02.11; РОСАТОМ ПРЕДОСТАВИТ КАБМИНУ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВЫХ ЛЕДОКОЛОВ

Госкорпорация «Росатом», **Минтранс**, Минпромторг, Минфин, Минэкономразвития до 25 декабря внесут в правительство РФ предложения о расширении ледокольного флота России и проработают механизмы строительства новых ледоколов. Соответствующее поручение дал **председатель правительства РФ Михаил Мишустин** по итогам рабочей поездки в Мурманскую область.

«Представить в правительство РФ согласованные предложения по дальнейшему наращиванию отечественного ледокольного флота с целью обеспечения круглогодичной, регулярной и безопасной навигации в акватории Северного морского пути, в том числе в восточном направлении, проработав механизмы финансирования строительства новых ледоколов», – говорится в документе, опубликованном на сайте правительства.

Росатом является куратором федерального проекта «Северный морской путь», его цель – развитие Северного морского пути и увеличение грузопотока по нему до 80 млн тонн в 2024 году.

Ранее сообщалось, что в рамках концепции развития атомного ледокольного флота госкорпорации «Росатом» предполагается строительство пяти ледоколов проекта 22220. Головной ледокол проекта – «Арктика» – введен в эксплуатацию в конце октября 2020 года. В настоящее время к сдаче готовятся еще два ледокола этого проекта – «Сибирь» и «Урал», ледокол «Якутия» заложен на Балтийском заводе в этом году. В ближайшее время ожидается закладка еще одного ледокола этого проекта – «Чукотка».

Также Росатом планирует построить три ледокола проекта «Лидер».

<https://tass.ru/ekonomika/9890693>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПРИЕМСКАЯ; 2020.03.11; ПОСАДКА ЕСТЬ; ПО РАЗДЕЛИТЕЛЬНОЙ: МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ДОСТУПНОСТЬ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ; НОВЫЕ ПРАВИЛА МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ ПРАВА КОЛЯСОЧНИКОВ, ОПАСАЮТСЯ ЭКСПЕРТЫ

Минтранс готовится изменить правила по обеспечению доступности общественного транспорта для пассажиров с инвалидностью. В проекте приказа ведомства, который может вступить в силу с января 2021 года, предлагается ввести деление таких видов транспорта на общие и предназначенные исключительно для перевозки пассажиров с инвалидностью или для перевозки обычных пассажиров и пассажиров с инвалидностью одновременно. Во Всероссийском обществе инвалидов полагают, что такое решение может существенно осложнить пользование общественным транспортом для колясочников и нарушает их права на его доступность, предусмотренные федеральным законом «О социальной защите инвалидов» и ратифицированной в России Конвенцией ООН. С документом ознакомились «Известия».

Приказ на замену

Документ разрабатывается на замену существующему приказу, определяющему порядок обеспечения доступности общественного транспорта и транспортной инфраструктуры для людей с инвалидностью. Приказ **Минтранса** № 347 действует с 2015 года. Ранее он попал в перечень документов, подлежащих отмене в рамках «регуляторной гильотины». Согласно постановлению правительства, опубликованному на портале правовой информации в конце октября, он должен утратить силу с января 2021 года. Его заменит новый приказ (проект есть в распоряжении «Известий»).

Проект нового документа в соответствии с процедурой был направлен для ознакомления в общественные организации – как следует из сопроводительного письма за подписью главы ведомства **Евгения Дитриха**, документ получили во Всероссийском обществе инвалидов (ВОИ), Всероссийском обществе слепых (ВОС) и Всероссийском обществе глухих (ВОГ).

Новая версия требований нарушает права людей с ограниченной мобильностью на доступный общественный транспорт и противоречит требованиям российского законодательства, указывают во Всероссийском обществе инвалидов. Свои возражения организация направила в **Минтранс**.

В частности, в действующем приказе содержится ссылка на требования статьи 15 закона «О социальной защите инвалидов» («Обеспечение беспрепятственного доступа инвалидов к объектам социальной, инженерной и транспортной инфраструктур»). Для соблюдения требований этого закона, говорится в документе, перевозчики и владельцы объектов начиная с 1 июля 2016 года должны «осуществлять меры по обеспечению соблюдения условий их доступности для пассажиров из числа инвалидов». Это касается как новых объектов и транспортных средств, так и тех, которые принимались после капитального ремонта и модернизации.

Там также говорится о необходимости поэтапного повышения уровня доступности транспортных объектов и транспорта для инвалидов, приводятся критерии оценки такой доступности (по удельному весу специально оборудованных объектов и транспортных средств от их общего количества), регламентируются порядок обследования объектов для определения степени их доступности и требования к оформлению специальных паспортов доступности.

Из проекта нового документа все эти пункты исчезли. В нем также нет упоминаний о необходимости соблюдать требования, прописанные в статье 15 закона «О социальной защите инвалидов», и ссылок на саму статью.

Транспорт с разделением

Из предлагаемых **Минтранс** новых правил следует, что к автобусам, троллейбусам и легковым автомобилям для перевозки инвалидов будут относиться транспортные средства, которым выданы свидетельства или одобрения «с записью о предназначении транспортного средства исключительно для перевозок инвалидов или для перевозки пассажиров с возможностью перевозки инвалидов». Они будут помечаться специальным значком на лобовом стекле.

Такие транспортные средства должны быть дополнительно оборудованы подъемными устройствами или рампами для посадки или высадки людей в колясках, а также системой голосового и визуального дублирования информации.

Кроме того, во всех транспортных средствах, включая те, которые не получили специальных разрешений, перевозчики должны обеспечивать пассажирам с инвалидностью помощь при посадке и высадке, проезд с сопровождающим или собакой-поводырем, а также хранение кресла-коляски в багажном отсеке. Но только в случае, если багажный отсек есть, а габариты кресла-коляски это позволяют, уточняется в приказе.

Получается, что в случае вступления нового документа в силу инвалиды-колясочники смогут находиться в собственной коляске только при пользовании отдельными транспортными средствами, обращают внимание в ВОИ. Разделение транспортных средств на несколько категорий также противоречит требованиям статьи 15 закона «О социальной защите инвалидов», полагают там.

«ВОИ настаивает на сохранении требований к перевозчикам при покупке транспортных средств соблюдением условий их доступности для пассажиров из числа инвалидов, действующих с 1 июля 2016 года, и приемки с этой даты транспортных средств для обслуживания населения с соблюдением требований к их доступности, установленных статьей 15 Федерального закона от 24 ноября 1995 года № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации», – заявил председатель ВОИ, заместитель председателя комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Михаил Терентьев.

В организации считают, что принятие документа в его текущей версии будет означать «шаг назад в создании доступной среды на транспорте».

«Точно такие же люди»

Некорректной идею введения разных по доступности категорий общественного транспорта считает также президент регионального общественного фонда «Без барьеров» инвалид-колясочник Светлана Носачева. «Я, конечно, против разделения транспорта на специализированный и общий общественный. Взять те же самые автобусы – почему они должны быть разделены? Инвалиды – точно такие же люди, и они также передвигаются в потоке, они не передвигаются в специально отведенное время или в специально отведенных местах», – отметила она.

Кроме того, сомнительным эксперт считает положения о помощи при высадке или посадке в необорудованный для этого транспорт: «Для этого понадобится как минимум три человека, возлагать это на водителя нельзя хотя бы по требованиям Трудового кодекса, потому что коляска будет весить 10–12 кг и еще сам человек, скорее всего, около 60 кг». Ситуационная помощь возможна, указывает она, но только в случае, когда для этого уже есть какие-то дополнительные средства – например, пандус, который при этом слишком широкий или узкий для того, чтобы колясочник мог использовать его самостоятельно.

Во Всероссийском обществе глухих «Известиям» сообщили, что с точки зрения людей с инвалидностью по слуху к проекту нового документа вопросов нет. Там отметили, что в этом случае критичным является наличие визуальной информации – в том числе бегущей строки с остановками на транспорте и с расписанием на остановках. Упоминание об этом в документе есть. Комментарий Всероссийского общества слепых изданию получить не удалось.

Письмо ВОИ было получено, сейчас работа над проектом приказа продолжается, в том числе с учетом внесенных предложений, подтвердили «Известиям» в Минтрансе. При этом там отметили, что общие показатели повышения доступности общественного транспорта установлены федеральной целевой программой «Доступная среда», поэтому новые правила на них не повлияют. «Так, к 2025 году долю автобусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, планируется довести до 23,8% от общего количества такой техники, трамваев – до 18,1 %, троллейбусов – до 40,4 %», – сообщили в ведомстве.

<https://iz.ru/1081846/evgeniia-priemskaja/po-razdelitelnoi-mintrans-planiruet-peresmotret-dostupnost-obshchestvennogo-transporta-dlia>

ПРАЙМ; 2020.02.11; ПАССАЖИРЫ ПРОСЯТ МИШУСТИНА НЕ ОТМЕНЯТЬ ТЕКУЩИЕ НОРМЫ ОБОРУДОВАНИЯ ТРАНСПОРТА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

Общероссийское объединение пассажиров обратилось к премьер-министру Михаилу Мишустину с просьбой не отменять действующие нормы оборудования транспорта и инфраструктуры для людей с ограниченными возможностями здоровья, следует из письма объединения в адрес главы кабмина, с которым ознакомились РИА Новости.

В документе отмечается, что 28 октября было опубликовано постановление правительства, отменяющее, в том числе, приказ Минтранса «Об утверждении порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автотранспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи».

«Фактически (это – ред.) делает работу по адаптации транспорта и транспортной инфраструктуры для людей с ОВЗ не обязательной. Уважаемый Михаил Владимирович, просьба рассмотреть возможность учета мнения пассажирского сообщества при принятии подобного документа, который противоречит стратегии развития транспорта и Конституции на создание равных условий для всех граждан страны. При необходимости следует актуализировать нормы приказа Минтранса, но не отменять его до тех пор, пока не принята актуальная редакция при участии экспертного сообщества и общественных лидеров, работающих по данному направлению», – просят пассажиры.

«Важно не допустить, чтобы транспортные компании получили возможность закупать технику и создавать инфраструктуру, не приспособленную для людей с ограниченными возможностями. Прошу проинформировать представителей нашей организации по данному вопросу», – также говорится в письме.

Пассажиры считают, что следует принять отдельный нормативный акт, который определял бы порядок приемки объектов транспортной инфраструктуры и закупку городского транспорта только при участии экспертов профильных НКО, занимающихся вопросами развития доступного транспорта и защиты прав людей с ОВЗ.

«При этом требование к «низкопольности» общественного транспорта должно стать основным для создания комфортной городской среды. Это предложение позволит эффективно расходовать бюджетные средства, так как часто аэропорты, автовокзалы, жд станции и иные объекты, принимают в эксплуатацию без оценки их инклюзивности. Данное обстоятельство вызывает множество жалоб и обращений со стороны пассажиров», – подчеркивает объединение.

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.03.11; ТРЕТЬЯ ОЧЕРЕДЬ БАМА УШЛА ЗА ГОРИЗОНТ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТЛОЖИЛО ПРОЕКТ ДО 2022 ГОДА

Несмотря на пожелания угольщиков, правительство решило пока вплотную не заниматься долгосрочными планами развития Восточного полигона. Решение по третьей очереди

проекта будет приниматься после 2021 года, и пока в корректируемый **комплексный план модернизации инфраструктуры (КПМИ)** он не войдет. Угольщики просили уже к 2030 году построить третью очередь БАМа с провозной способностью 260–280 млн тонн. ОАО РЖД исходно реагировало на эти идеи сдержанно, хотя и разработало план расширения до 211 млн тонн. По мнению аналитиков, **КПМИ** будет пересматриваться еще не раз и возможность включить в него БАМ-3 представится.

Как стало известно “Ъ”, сроки определения судьбы третьего этапа развития Восточного полигона сдвинули на неопределенный срок. Согласно решению, принятому на совещании у первого **вице-премьера Андрея Белоусова** 25 сентября, рассмотрение вопроса состоится после 2021 года, следует из документов ОАО РЖД, которые видел “Ъ”. Таким образом, мероприятия этого этапа не войдут в федеральный проект «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона» комплексного плана модернизации инфраструктуры.

На дальнейшем расширении Восточного полигона настаивали угольщики: рабочая группа Госсовета по энергетике предлагала в рамках корректировки **КПМИ** предусмотреть проработку третьего этапа модернизации с целью увеличения провозной способности к 2030 году не менее чем до 260–280 млн тонн (см. “Ъ” от 28 сентября).

Но в ОАО РЖД заявляли, что эти показатели требуют дальнейшей оценки Минэкономки. По словам замгендиректора монополии Алексея Шило, эти оценки, вероятно, опирались на оптимистичный прогноз Минэнерго и угольную стратегию, но, хотя монополия может инфраструктуру построить, а угольщики – поставить такой объем продукции, нужно понять, способны ли они продать этот объем на внешних рынках.

Тем не менее, в ОАО РЖД проработали третью очередь Восточного полигона с увеличением провозной способности с примерно 182 млн тонн в 2024 году до 211 млн тонн к 2030 году (см. “Ъ” от 1 октября).

В рамках третьего этапа было намечено 183 мероприятия, в том числе строительство 1184 км дополнительных вторых и 674 км главных путей, мостовых переходов через Амур и Енисей, второго Кузнецовского тоннеля и обхода Хабаровска.

В ОАО РЖД от комментариев отказались. Пока монополия работает по первым двум этапам, к 15 ноября в правительство должен быть представлен доклад по анализу стоимости объектов капитального строительства обоих этапов. В 2020–2024 годах инвестиции в БАМ-1 должны составить 55,6 млрд руб., в БАМ-2 – 443 млрд руб.

При этом ОАО РЖД намерено заметно изменить структуру грузопотока на Восточном полигоне, частично заменив основной груз – энергетический уголь – более высокодоходными либо повысить рентабельность перевозок угля за счет изменения географии поставок его на полигон (см. “Ъ” от 22 октября) и тарифных мер (см. “Ъ” от 18 сентября). Так, уже в 2021 году монополия предлагала снизить объем поставок угля из Кузбасса на Восточный полигон на 11 млн тонн относительно этого года. В рамках тарифных инициатив на 2021 год обсуждается подъем тарифов на перевозку антрацита до уровня коксующегося угля, но пока весь комплекс предложений ОАО РЖД с трудом проходит согласование в правительстве (см. “Ъ” от 29 октября и 2 ноября).

Замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что, судя по количеству корректировок в действующий **комплексный план** и незавершенности работы над его возможным продолжением, нет ничего критического в том, чтобы отложить работу над БАМ-3. При необходимости его впоследствии включат, говорит эксперт, отмечая, что поручения президента, относящиеся к развитию транспортной инфраструктуры, поступают довольно часто и наверняка в связи с этим еще не раз возникнет необходимость масштабных корректировок в **КПМИ**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4558108>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.03.11; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В РОССИИ ВЫРОСЛИ ВПЕРВЫЕ С НАЧАЛА ГОДА; ПОМОГЛИ БОГАТЫЙ УРОЖАЙ, СТРОИТЕЛИ И ПЕРЕТОК ГРУЗОВ С ДРУГИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

Объем перевозки грузов по сети ОАО «РЖД» в октябре вырос впервые за 10 месяцев, следует из оперативных данных железнодорожной госмонополии, опубликованных 2 ноября. Погрузка составила 109,9 млн т, что на 0,3% превышает показатель за октябрь прошлого года. Грузооборот вырос на 0,4% до 223,2 млрд тонно-километров. С начала года количество грузов, перевозимых по железной дороге, было ниже, чем за аналогичные месяцы 2019 г. В частности, в сентябре снижение погрузки составило 0,7% в годовом исчислении (месяц к месяцу).

Наибольший рост в октябре показали перевозки зерна (+33,3%, перевезено 3,2 млн т), строительных материалов (+10,2%, 11,9 млн т), а также кокса (+22,2%, 1,1 млн т), следует из данных РЖД. Железнодорожникам помог, в частности, хороший урожай зерновых. По данным Росстата, на 1 октября в стране было собрано 121,9 млн т зерна и зернобобовых, что на 12,1% больше прошлогоднего. Высокий спрос на минерально-строительные материалы в октябре наблюдался со стороны российских предприятий дорожного хозяйства, следует из материалов РЖД. Но в целом за 10 месяцев железнодорожникам не удалось достичь прошлогодних показателей – погрузка снизилась на 3,2% до 1 млрд т. Падение объемов либо стагнация наблюдались по таким видам грузов, как лес, химикаты и сода, каменный уголь (во всех случаях 0% к прошлому году), железная руда (-3,7%), черные металлы (-3,5%), нефть и нефтепродукты (-11,1%).

Для сравнения: на автомобильном транспорте фиксировался рост перевозки грузов в первые три месяца этого года (от 0,3 до 10%), но затем наметился негативный тренд, который пока сохраняется. По данным Росстата, в сентябре автотранспортом в России на коммерческой основе перевезено около 122 млн т грузов, что на 8% меньше прошлогоднего (данные за октябрь не публиковались), падение в январе – сентябре составило 6,8%. На месяц раньше железнодорожников начала восстанавливать объем перевозок после коронакризиса грузовая авиация. По данным **Росавиации**, в сентябре впервые с марта авиаперевозки грузов и почты начали расти (+3,4% до 102 200 т), однако за девять месяцев они упали на 2,6%.

По словам руководителя одного из структурных подразделений VMJ Logistics Феликса Херсонского, пандемия не только отразилась на общем снижении грузопотока, но и значительно трансформировала цепи поставок. «Стоимость авиаперевозок сильно выросла, поэтому многие импортеры, ранее выбиравшие данный вид отправок, переориентировались в том числе на железнодорожный транспорт», – сказал эксперт «Ведомостям».

В частности, по словам гендиректора «Infoline-аналитики» Михаила Бурмистрова, с водного транспорта активно уходят на железную дорогу нефтеналивные грузы, что обусловлено политикой ОАО «РЖД» по предоставлению тарифных скидок, а с автомобильного перемещаются экспортные грузы, следующие в Китай. «Сейчас простой автотранспорта на границе с КНР очень масштабные, и в этом плане железнодорожные контейнерные перевозки сильно выигрывают», – сказал эксперт.

Возросший объем перевозки зерна по железной дороге, по словам Бурмистрова, также частично обусловлен переходом этого груза и с автотранспорта.

Морских грузоперевозок в/из России коронакризис не коснулся: спад наблюдался лишь в марте (-2,7%), все остальные месяцы перевозки увеличивались, следует из данных Росстата. В частности, в сентябре грузопоток вырос в 1,5 раза к сентябрю 2019 г. и достиг 2,6 млн т, за девять месяцев более чем на 20% к аналогичному периоду прошлого года. Но и здесь, по словам Херсонского, у отправителей и получателей грузов возникали проблемы: судоходные компании вынуждены были отменять некоторые рейсы из-за

коронавируса и увеличивать сроки доставки. В результате страдали прежде всего клиенты, которые рассчитывали на срочную доставку.

По оценке ведущего эксперта УК «Финам менеджмент» Дмитрия Баранова, рост железнодорожных грузоперевозок в октябре на символические 0,3% свидетельствует о том, что состояние экономики на фоне пандемии коронавируса все еще остается сложным. Но именно в сегменте грузовых железнодорожных перевозок и предоставления доступа к инфраструктуре доходы РЖД пострадали в меньшей степени, добавляет он. За первое полугодие 2020 г. доходы инфраструктурной монополии в этом сегменте сократились всего на 5,5% до 755 млрд руб., следует из отчета РЖД по МСФО. В то время как общая выручка компании уменьшилась на 12,3% до 1,085 трлн руб. Чистый убыток РЖД за январь – июнь составил 46,6 млрд руб.

В целом за девять месяцев этого года в России всеми видами транспорта (кроме трубопроводного) перевезено порядка 20,8 млрд т грузов, что на 4,7% меньше прошлогоднего, свидетельствуют данные Росстата.

По мнению управляющей московским филиалом AsstrA Татьяны Гончаренко, доходы логистических компаний, вероятно, окажутся ниже запланированных. Компаниям пришлось менять долгосрочные стратегии в секторе, подстраиваясь под текущие обстоятельства и регуляторные решения властей, поясняет она.

Директор подразделения Global Supply Chain компании FM Logistic Алексей Мисаилов прогнозирует снижение оборота логистической отрасли в РФ в целом по итогам года на 15–20%.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/02/845557-zheleznodorozhnie-perevozki>

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.03.11; ПЕРЕВОЗКИ ПО ОДНОЙ НАКЛАДНОЙ; АЛЕКСЕЙ ШИЛО, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА – НАЧАЛЬНИК ЦФТО ОАО «РЖД»

– Алексей Николаевич, 27 октября вступил в силу приказ **Минтранса России**, утверждающий новые правила перевозок грузов и порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом. Зачем понадобилось обновлять регламент?

– На Официальном интернет– портале правовой информации www.pravo.gov.ru 16 октября 2020 года опубликован приказ **Минтранса России** от 27 июля 2020 года № 256, утверждающий актуализированные правила перевозок грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, содержащие порядок адресовки перевозимых товаров и порожняка вагонов с изменением грузополучателя и железнодорожной станции назначения, составления актов, транспортной железнодорожной накладной, а также сроки и порядок хранения продукции, контейнеров на станции назначения.

Новый регламент заменит нормативные правовые акты Министерства путей сообщения России – правила заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом, правила переадресовки грузов на железнодорожном транспорте, правила составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом и правила хранения грузов в местах общего пользования при перевозке железнодорожным транспортом. Актуализированные правила максимально отражают структурные изменения, произошедшие в железнодорожной отрасли. Они позволят обеспечить широкое применение цифровых технологий при организации перевозок грузов и создание единого информационного пространства для перевозчика, владельца инфраструктуры, пользователей услугами железнодорожного транспорта и владельцев подвижного состава.

– Какие нововведения содержат в себе обновленные правила и в чем заключаются их основные преимущества для рынка железнодорожных перевозок? – К основным нововведениям можно отнести возможность оформления документов, связанных с переадресовкой в электронном формате. Это позволит существенно ускорить процедуру

принятия решения и оформления документов. Допускается переадресовка отдельных порожних вагонов, отцепленных от групповой и маршрутной отправки. Данное нововведение позволяет власостава использовать свой парк вагонов более рационально и тем самым оптимизировать работу железнодорожного транспорта при направлении вагонов под погрузку.

Установлены случаи, при которых переадресовка осуществляется как по старым, так и по новым перевозочным документам, при этом переустановка исправных запорно-пломбировочных устройств не требуется. Эффекты для пользователей – это сокращение расходов и времени на выполнение переадресовки. Существенным обстоятельством является то, что правилами предусматривается возможность составления актов общей формы о фактах, возникших по причинам, зависящим от сторонних организаций, и влияющих, например, на просрочку доставки груза. Отсутствие установленных императивных (норма права, выражение которой сделано в определенной, категоричной форме и не подлежит изменению по инициативе ее адресатов. – Ред.) форм актов позволит перевозчику разрабатывать наиболее оптимальные их формы, в том числе при необходимости гибко реагировать на их совершенствование.

Современный перевозочный документ в определенной степени является «трансформером» – в нем предусматривается увеличение количества строк в соответствии с числом станций передачи или следования, количеством вагонов, контейнеров и так далее. В перевозочном документе исключены излишние подписи представителя грузоотправителя, ответственного за размещение и крепление груза. Подпись грузоотправителя проставляется один раз и удостоверяет все сведения, внесенные в перевозочный документ. Установление такой нормы позволяет сократить время оформления перевозочного документа и оптимизировать работу персонала клиента. Правила позволяют сделать следующий шаг в продвижении эффективной интермодальной транспортной технологии контейнерных перевозок, (комжелезнодорожно-автомобильных перевозок прицепов, полуприцепов, трейлеров или съемных кузовов на железнодорожной платформе). Предусматривается упрощенный порядок заполнения перевозочных документов при осуществлении контейнерных перевозок. К примеру, не требуется перечисление всех наименований грузов, находящихся в контейнере, отсутствует необходимость разработки схемы размещения груза (достаточно указать, что размещение груза в кузове не угрожает безопасности перевозки железнодорожным транспортом).

Электронный документооборот применяется теперь и при формировании пакета электронных сопроводительных документов, которые при условии наличия соответствующего соглашения или доступа к просмотру документа на официальном сайте соответствующего органа государственной власти в информационно-телекоммуникационной сети Интернет могут не прилагаться. Сведения о них вносятся в виде ссылки, уникального идентификационного номера документа и (или) соответствующего ему двумерного матричного штрихового кода. При осуществлении экспортных перевозок через морские порты в перевозочном документе предусматривается возможность внесения сведений о марке груза и номере внешнеторгового контракта. Это является большим заделом в развитии информационных технологий, которые позволят повысить эффективность перевозочного процесса при работе пользователей услуг железнодорожного транспорта. В целом ожидается, что принятие новых правил положительным образом повлияет на развитие грузовых перевозок в России, сократит количество споров, снизит риски возникновения ошибок в процессе правоприменения, а самое главное – содержание правил позволит сократить клиентам транспортные издержки.

КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.03.11; ТЕРМИНАЛЫ ПЕРЕСЫПАЮТ ПШЕНИЦУ; МЕСЯЧНАЯ ПЕРЕВАЛКА ЗЕРНА В НОВОРОССИЙСКЕ ОБНОВЛЯЕТ РЕКОРДЫ

Входящий в Объединенную зерновую компанию (ОЗК) Новороссийский комбинат хлебопродуктов (НКХП) в октябре перевалил более 800 тыс. тонн зерна, установив новый рекорд за все время. Часть объемов предприятие получило из-за ситуации на Новороссийском зерновом терминале (НЗТ), который отказался от работы с крупнейшими экспортерами ТД РИФ и «Астон». Ажиотажный спрос на услуги терминалов может начать спадать уже в этом месяце.

НКХП (более 50% принадлежит ОЗК) в октябре отгрузил более 800 тыс. тонн зерна, следует из материалов предприятия. Гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка (ИКАР) Дмитрий Рылько говорит, что это новый абсолютный рекорд по перевалке для РФ. По оценкам ИКАР, всего за октябрь Россия экспортировала 5,3 млн тонн зерновых. Таким образом, НКХП обеспечил 15,15% месячных поставок. С начала сезона НКХП отгрузил 2,68 млн тонн зерновых, в сентябре – 706,5 тыс. тонн. Еще 633,2 тыс. тонн в том месяце пришлось на терминал КСК (принадлежит Deloports Сергея Шишкарева), а 588,2 тыс. тонн – на НЗТ (входит в «Деметра-холдинг» ВТБ, «Агронова» Таймураза Боллоева и Marathon Group Александра Винокурова и Сергея Захарова).

Объем перевалки НЗТ в октябре сопоставим с сентябрьским, знает источник “Ъ” на рынке. При этом, отмечает он, НЗТ работает только с пшеницей, а у НКХП на пшеницу в октябре пришлось 573,68 тыс. тонн.

Ставку за перевалку раскрывает только НЗТ, где она находится на уровне 1,3 тыс. руб. за тонну. По словам собеседника “Ъ” на рынке, услуга у крупнейших терминалов стоит примерно одинаково.

В «Деметра-холдинге» и Deloports комментарии оперативно не предоставили.

В ОЗК темпы отгрузок НКХП объяснили в том числе увеличением мощностей приема зерна как по железной дороге, так и автомобильным транспортом. По словам Дмитрия Рылько, на терминале в полную силу начал действовать элеваторный комплекс емкостью 100 тыс. тонн, а мощность приемки вагонов увеличилась с 160 до 200 вагонов в сутки. По словам двух источников “Ъ”, часть дополнительных объемов НКХП получил из-за ситуации на НЗТ. Как поясняют источники “Ъ” на рынке, несмотря на то что «Деметра-холдинг» также входит в состав акционеров ОЗК, эти компании активно конкурируют на зерновом рынке.

Так, рассказывает один из собеседников “Ъ”, НЗТ отказался от сотрудничества с ТД РИФ и «Астон» (первый и третий российский экспортер зерна в прошлом сезоне соответственно) из-за того, что те владеют своими терминалами на малой воде. Гендиректор ТД РИФ Марина Турянская и бенефициар «Астона» Вадим Викулов на вопросы не ответили. Кроме того, продолжает собеседник “Ъ”, входящий в «Деметра-холдинг» трейдер «Мирогрупп» продолжает погрузку на НКХП: в прошлом сезоне компания договорилась с терминалом о поставках 800 тыс. тонн зерна на условиях take or pay, из которого должна отгрузить еще 400 тыс. тонн, чтобы не нарваться на штрафы. По словам источника “Ъ”, НЗТ также провел реконструкцию приемки автотранспорта и пока терминал может принимать около 150 грузовиков в сутки, тогда как НКХП позволяет разгружаться 600 машинам в сутки.

Другой источник “Ъ” указывает, что НЗТ уже может принимать 400-450 грузовиков в сутки. И, в отличие от НКХП, терминал не разрешил заключившим до начала сезона контракты экспортерам работать с переподпиской.

Директор «Совэкона» Андрей Сизов указывает, что в сентябре–октябре наблюдался серьезный скачок спроса на услуги терминалов на фоне рекордных темпов российского зернового экспорта в целом. По таможенным данным, с начала сезона по 29 октября экспорт зерна из РФ вырос на 5%, до 18,1 млн тонн, год к году. С ноября, по словам

господина Сизова, спрос на услуги терминалов, вероятно, начнет постепенно снижаться на фоне более низких экспортных продаж. Руководитель аналитического центра «Русагротранса» Игорь Павенский считает, что максимальная пропускная способность НКХП позволяет терминалу отгружать около 900 тыс. тонн зерна в месяц в основном за счет увеличения почти в 1,5 раза выгрузки по железной дороге в этом сезоне. Но коррективы традиционно в конце года вносит погода, а на общих темпах зернового экспорта из РФ может негативно сказаться снижение цен на российскую пшеницу с \$260 до \$250 за тонну, указывает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4558121>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2020.03.11; НА МОСКОВСКИХ ВОДИТЕЛЕЙ СТАВЯТ НЕЙРОСЕТИ; СМС ЗА РУЛЕМ И НЕПРИСТЕГНУТЫЙ РЕМЕНЬ ПЕРЕВОДЯТ В РЕЖИМ АВТОМАТИЧЕСКИХ ШТРАФОВ

В столичной мэрии заявили о предстоящем запуске новых дорожных камер, способных распознать водителей, не пристегнутых ремнями безопасности и пользующихся во время движения телефонами, в том числе для отправки сообщений. Чиновники уверяют, что «безошибочно определять» руль, руки, ремень безопасности и телефоны на кадрах с камер научился софт на основе нейросетей и Big Data, прошедший полугодовую обкатку и сертификацию. Опрошенные “Ъ” эксперты не понимают, как водителям, например, доказывать случаи использования телефона в качестве навигатора.

О скором запуске дорожных камер, способных проконтролировать использование водителями ремней безопасности и телефона во время движения, сообщили в столичном департаменте транспорта. Снимки с комплексов фотовидеофиксации обработают с помощью софта на базе нейросетей и Big Data, сформировав доказательную базу для инспектора, рассказали чиновники. Тот, в свою очередь, выпишет штраф, который вышлют нарушителю по почте. С ним владелец получит фотографию крупным планом за рулем, лицо на ней будет размыто. В мэрии пояснили, что это нужно для защиты персональных данных (оригинал изображения сохраняют в базе ГИБДД). При этом чиновники пригрозили, что штрафовать по-новому будут не только за разговоры по телефону, но за набор сообщений во время движения – «нахождение телефона в руках» водителя сочтут квалифицирующим признаком нарушения. В мэрии также заверили, что алгоритмы научились «безошибочно выявлять на кадрах руль, руки, ремень безопасности и прочее». Точной даты запуска новинки в столичном департаменте транспорта не называют, ограничиваясь информацией о восьми таких камерах, уже установленных в Москве, способных снимать со скоростью 25 кадров в секунду.

В России запрет на пользование телефоном за рулем без использования hands free введен в ПДД в 2001 году; с 2013 года действует штраф 1,5 тыс. руб. В 2018 году за нарушение было наказано 81,5 тыс. водителей, в 2019 году – более 84,8 тыс. Что касается ремней, с 2013 года за правонарушение водителей штрафуют на 1 тыс. руб. Отметим, в том же году УГИБДД Воронежской, Тамбовской областей и Татарстана начали высылать штрафы за непристегнутый ремень и езду без включенных габаритов на основе снимков с камер. Практика была запрещена ГИБДД РФ, поскольку приборы не были сертифицированы для выявления этих нарушений.

О том, что в ГИБДД планируют начать применять камеры с софтом на основе нейросетей в Москве, “Ъ” сообщал в марте 2020 года (см. “Ъ” от 23 марта). Заместитель начальника ГИБДД России Александр Быков тогда пояснял “Ъ”, что комплексы будут применяться в «тестовом режиме» после соответствующих испытаний. В столичном департаменте транспорта сообщили, что тестирование шло с февраля 2020 года и сейчас комплексы сертифицированы.

По данным “Ъ”, речь идет о новом приборе корпорации «Строй Инвест Проект» (разработчик камер «Стрелка», «Блокпост Стрелка», «Стрелка 360»).

Прибор испытывали Центр организации дорожного движения Москвы (ЦОДД) и столичное управление ГИБДД (штрафы не выносились). В «Строй Инвест Проекте» отказались от комментариев. В презентации столичного департамента транспорта в качестве иллюстрации новой камеры изображен комплекс, похожий на «Стрелку+» этого же производителя. У «Стрелки+» есть четыре инфракрасных прожектора и даже дворник-очиститель стекла камеры, похожий на автомобильный, а сам комплекс, говорится на сайте «Строй Инвест Проекта», способен фиксировать «широкий спектр нарушений ПДД». Впрочем, использование телефонов и ремней безопасности в этом списке не фигурирует.

В Ассоциации производителей и операторов систем распознавания и фотовидеофиксации «Око» заверили, что современные комплексы фотовидеофиксации обладают разрешением от 5 мегапикселей и выше. «Поэтому сделать четкий снимок человека, разговаривающего по телефону, не составит труда», – рассудили там. Заместитель гендиректора «МВС групп» (оператор комплексов фотовидеофиксации в Подмосковье) Михаил Родионов дал также понять, что современные приборы обладают «вычислительными блоками и собственно датчиками видеокамер», способными выявлять широкий диапазон нарушений. «Качество самих изображений достаточно высокое, но для фиксации телефона в руке водителя за рулем или непристегнутого ремня необходимо наличие нейросети на самом комплексе», – сказал он.

Отметим, что ЦОДД с 2016 года по контракту арендует у «Строй Инвест Проекта» 100 камер за 650 млн руб. При этом в контракте оговаривается, например, возможность фиксации по ст. 12.36.1 КоАП (за нарушение правил пользования телефоном). В 2020 году производитель обращался в Росстандарт для утверждения новых камер в качестве «типа средства измерения». В Росстандарте не смогли оперативно сказать, чем закончилась эта работа. Впрочем, эксперт по системам фиксации нарушений Григорий Шухман говорит, что сертифицировать эти приборы можно как средство измерения координат, текущего времени или фотовидеофиксации (ГОСТ Р 57144-2016), но не как прибор для «распознавания ремней и телефона». «Пока такого стандарта нет, сертифицировать оборудование по этим параметрам невозможно», – поясняет он.

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов не понимает, как водители будут доказывать свою правоту в случае использования телефонов в качестве навигаторов.

«Висит на стекле, нашел более быстрый маршрут, нажимаю кнопку – и мне приходит штраф. То есть радио я переключить могу, а телефон не могу», – рассуждает господин Шкуматов. Он говорит, что в некоторых странах практика введения подобных штрафов привела к тому, что водители от телефонов не отказались, но стали прятать их от камер на коленях, «может получиться обратный эффект – рост аварийности». В случае с ремнями Петр Шкуматов не понимает, как софт будет различать их в темноте или в случае если водитель одет в темную одежду. В столичном департаменте транспорта, впрочем, ситуацию с «темной объемной одеждой» нарушителя, его желание просто «почесать ухо» и другие «сомнения в виновности» обещали трактовать в пользу водителей. Однако Григорий Шухман считает проблемой саму фиксацию камерой «поведения людей внутри салона, а не перемещения транспортного средства». «Если скорость, нарушение разметки или проезд на красный свет с использованием транспортного средства можно отследить по видеозаписи, то составы с ремнем и телефоном очень трудно, а иногда и невозможно проверить», – говорит эксперт, который считает, что комплексы «способны увидеть телефон, только если водитель будет его специально показывать на камеру». «Водители будут долго и мучительно доказывать, что были пристегнуты, а поскольку на фото видно плохо, а других доказательств нет, в обжаловании откажут», – рассуждает Петр Шкуматов. При этом эксперт не исключает «ковровой бомбардировки» водителей подобными

штрафами в ближайшее время, иронизируя, что помочь в их обжаловании сможет разве что видеорегистратор, направленный в салон своего же автомобиля.

<https://www.kommersant.ru/doc/4558107>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ПОЛЯНСКАЯ; 2020.02.11; ОБМЕННЫЙ ПУНКТ: УТВЕРЖДЕН НОВЫЙ МЕХАНИЗМ ПОДДЕРЖКИ ТУРОТРАСЛИ; РЕГИОНАМ ПРОСТЯТ ДОЛГИ В ОБМЕН НА РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА

Регионам спишут часть долгов по бюджетным кредитам при условии реализации на их территории новых инвестпроектов, в том числе в области туризма. Соответствующее постановление утверждено **премьер-министром Михаилом Мишустиним**. Эти меры способны простимулировать создание инфраструктуры. Но потребуются и новые расходы. «Известия» разбирались в ситуации.

Дороже денег

Правительство России спишет часть долгов по бюджетным кредитам тем регионам, которые будут направлять высвобождаемые в результате реструктуризации задолженности средства на развитие инфраструктуры под инвестиционные проекты, в том числе в области туризма. Попасть в программу могут объекты, вводимые в эксплуатацию не ранее 2021 года. Реализацией проекта должна заниматься специально созданная компания. Это одно из условий получения льгот.

Размер подлежащей списанию задолженности по бюджетному кредиту будет определяться на основе объема налоговых поступлений от использования новых объектов за предыдущий год.

Заместитель министра экономического развития Сергей Галкин убежден, что новый механизм будет иметь большое значение для стимулирования инвестиционной деятельности в регионах, позволит одновременно направлять средства на развитие экономики и снижать долговую нагрузку.

Финансовые показатели некоторых регионов ухудшились, говорят эксперты. По оценкам специалистов, совокупная задолженность субъектов Федерации перед федеральным центром составляет около 900 млрд рублей. В то же время ожидаемый объем инфраструктурных инвестиций заметно ниже потребностей.

Ситуацию усугубила пандемия. Она вынудила регионы увеличить расходы на здравоохранение в ущерб финансированию других отраслей. Нововведения позволят отчасти компенсировать эти потери. К тому же вложить деньги в развитие инфраструктуры – значит получить в перспективе налоговые доходы с новых проектов. Именно слабая инфраструктура является одним из главных факторов, тормозящих развитие внутреннего туризма.

Повысить престиж

Почетный президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Сергей Шпилько, положительно оценил нововведение. Эксперт считает идею конвертировать долги в инвестиции интересной. «Да, в нынешней ситуации и на это у регионов денег нет, но все же на развитие своей инфраструктуры они найдутся, особенно если это будет софинансированием строительства и реконструкции объектов с частными инвестициями, а возможно и федеральными».

Такой механизм кооперации федеральных, региональных бюджетных расходов и частных инвестиций, по словам Шпилько, предусмотрен в обсуждаемом на заседании правительственной комиссии по туризму под председательством **вице-преьера Чернышенко** новом национальном проекте «Туризм и индустрия гостеприимства». Со стороны бюджета это могут быть и прямые ассигнования, и субсидирование процентной ставки по кредитам на развитие туристской инфраструктуры.

Илья Уманский, вице-президент АТОР, генеральный директор национального туроператора «АЛЕАН», солидарен с коллегой. Отсутствие инфраструктуры, по словам

эксперта, серьезно тормозит спрос на новые маршруты и направления. Если в регионе нет качественного номерного фонда, уникальных и по-настоящему интересных объектов показа, развитой инфраструктуры, дорог, аэропортов, удобного транспортного сообщения, даже привычных розничных торговых сетей, направление не сможет заполучить большой организованный турпоток. «Сначала инфраструктура, потом туризм», – говорит Уманский.

Приток любых средств на развитие туристической инфраструктуры – дело хорошее, убеждены эксперты. Но очень важно, чтобы местные власти, которые реализуют такие проекты, действовали в интересах роста турпотока и синергии с бизнесом, правильно расставляли приоритеты, которые учитывают реальные потребности. «Например, если регионы видят, что к ним в подавляющем большинстве туристы едут на собственных автомобилях, то, наверное, логично задуматься над качественными дорогами, созданием парковок, инвестициями в придорожную инфраструктуру, а не расширять взлетно-посадочную полосу местного аэропорта для одного рейса раз в две недели», – говорит Уманский.

Курортная перспектива

Напомним, в конце сентября президент **Владимир Путин** поручил правительству скорректировать планы развития транспортной инфраструктуры Черноморского побережья. Дорог, ведущих к нему, будет больше. Эксперты заговорили о необходимости строительства дороги Кисловодск – Адлер, а компания «Автодор» в сентябре представила проект новой трассы Екатеринбург – Краснодар. Магистраль сократит путь от Урала до Черного моря на 10 часов.

Эксперты не сомневаются: новые дороги привлекут инвестиции на черноморские курорты Краснодарского края. Крым повысит свою инвестиционную привлекательность в том числе за счет недавно открытой автомобильной трассы «Таврида», связывающей Керчь с Севастополем.

Большая работа по выявлению проблем и точек роста отрасли ведется и в Хакасии. В регионе рассчитывают использовать возможность реструктуризации бюджетных кредитов за счет развития туротрасли. Минэкономразвития республики уже составлен **комплексный план** развития туризма и разработан проект межведомственной программы.

«Инфраструктурные объекты требуют больших средств, конечно. Инвесторам реализовать их самостоятельно сложно. Ходили разговоры, что федеральный туроператор возьмет в управление гостиничный объект в нашем регионе, поможет в создании инфраструктуры, которая была бы востребована гостями. Но тут есть проблема – необходимы вложения в модернизацию», – рассказала представитель турбизнеса республики, пожелавшая остаться неназванной.

Появляются новые инвесторы, готовые осуществлять масштабные планы по развитию курорта «Шерегеш». До 2025 года на его развитие планируется направить 7,5 млрд рублей, в том числе 2,5 млрд рублей частных инвестиций.

Позитивно оценили новые меры поддержки и в Калининграде. Министр по культуре и туризму Калининградской области Андрей Ермак полагает, что льготы станут хорошим подспорьем для инвесторов, которые вкладываются в туристическую инфраструктуру в том числе Калининградской области. «Сейчас у нас в рамках госпрограммы предусмотрено субсидирование процентной ставки по кредитам по целому ряду инвестиционных проектов, связанных со строительством крупных гостиничных объектов. Есть специальная программа «Восток», где предусмотрено восстановление объектов культурного наследия, памятников архитектуры», – говорит Ермак.

Если правительство на федеральном уровне будет помогать тем регионам, кто активно использует различные меры поддержки для инвестиционных проектов, это можно только приветствовать, говорит Ермак. И заверяет, что его регион с удовольствием будем

пользоваться этим инструментарием для того, чтобы больше средств направлять на поддержку туристической инфраструктуры.

Зерна от плевел

Даже те эксперты рынка, кто проявляет некоторый скепсис по поводу новых инициатив, сходятся во мнении, что их реализация в любом случае принесет ощутимую пользу. «Если даже сейчас размер этих списаний будет и не очень значительным, в любом случае это прецедент. Значит, завтра вполне может последовать и более значительная помощь», – говорит Владимир Лутов, генеральный директор компании «Мастерская путешествий».

Все же один эксперт на условиях анонимности подчеркнул, что «с началом пандемии экономическая активность снизилась. Нужно понимать, что развитие инфраструктуры потребует новых расходов».

Сергей Ромашкин, генеральный директор компании «Дельфин», отметил, что предложенная мера – отражение пристального внимания, уделяемого сейчас туризму на всех уровнях власти. «Возможно, такая поддержка дисциплинирует регионы, поможет преодолеть период турбулентности, даст мотивацию к развитию», – полагает Ромашкин.

Но еще более действенными мерами, направленными на повышение интереса инвесторов к турбизнесу, по мнению Юрия Наумова, владельца сети «Путешествие.ру», смогли бы стать максимальная прозрачность, эффективные инструменты оценки для принятия инвестиционных решений.

<https://iz.ru/1080593/aleksandra-polianskaia/obmennyi-punkt-utverzhden-novyi-mekhanizm-podderzhki-turotrasli>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ПОЛТАВСКАЯ; 2020.02.11; ТОТАЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ: К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ ТАКСИ; ПОЧЕМУ ВМЕШАТЕЛЬСТВО ВЛАСТЕЙ МОЖЕТ УХУДШИТЬ СИТУАЦИЮ ДЛЯ ВСЕХ

29 октября эксперты и представители агрегаторов обсудили на круглом столе в «Коммерсанте» регулирование рынка такси. Этот вопрос обсуждается в Госдуме несколько лет и вызывает массу возражений у предпринимателей и водителей. Один из самых обсуждаемых вопросов – должно ли осуществляться государственное регулирование цен на поездки в такси. Установление минимальных и максимальных тарифов не только не решит проблем отрасли, но и добавит новых. Чем именно грозит вмешательство государства в сферу такси – в материале «Известий».

ФАС против

В 2018 году в Госдуме приняли в первом чтении законопроект о регулировании рынка такси. Документ вызвал волну критики со стороны бизнеса, и в конце 2019 года на рассмотрение был внесен его альтернативный вариант. Но в феврале 2020-го он вернулся авторам по формальным причинам. Сейчас оставшийся в Госдуме законопроект дорабатывается.

Много споров вызывает вопрос о регулировании тарифов и введении максимальной и минимальной стоимости поездки.

По мнению начальника управления регулирования связи и информационных технологий ФАС России Елены Заевой, государство должно вмешиваться в дела рынков, не относящихся к естественным монополиям, только в исключительных случаях, например при чрезвычайных ситуациях или из соображений национальной безопасности – и не более чем на три месяца.

Она подчеркнула, что лучший регулятор тарифов – сам рынок.

– Любое государственное вмешательство в сферу, которая не является естественной монополией, неизменно приведет к перекосу в рыночных отношениях. Если, по мнению законодателей или общества, рынок функционирует ненадлежащим образом, необходимо принимать взвешенное решение, которое будет учитывать интересы всех сторон и соблюдать баланс. Вводить ценовое регулирование, когда не получается осуществлять

контроль, – это тупиковый путь. В итоге мы получим огромный черный рынок, вернемся на 20 лет назад. Да, статистика улучшится, потому что черный рынок в нее не попадет.

Заева добавила, что прежде чем обсуждать госрегулирование тарифов, надо оценить большой спектр вопросов, определить ответственность сторон, рассмотреть нюансы. К примеру, сейчас, отметила представитель ФАС, на рынке много посредников между водителем и агрегатором – в том числе из-за правовой неопределенности в этом отношении. После оплаты многочисленных комиссий у водителя остается немного – этот вопрос нужно решить.

Кроме того, сказала Заева, нет необходимости в минимальном и максимальном тарифе – они определяются спросом.

– Минимальный тариф и так установлен. Минимальные цены есть в открытых источниках, для каждого города они свои в зависимости от расстояния и спроса. В этом вопросе дополнительного вмешательства не нужно. Что касается взлета цены во время повышенного спроса, то спрос и есть лучший регулятор. Что такое установление максимального тарифа? Это, например, заставить водителя в новогоднюю ночь, когда он при других обстоятельствах спокойно сидел бы дома, оказывать услугу за обычную стоимость. Просто никто не выйдет на линию.

Управление тарифами такси противоречит Конституции, о чем ФАС предупреждала еще в 2016 году. К таким же выводам пришли Центр стратегических разработок и Институт законодательства и сравнительного правоведения в 2020-м.

По данным Аналитического центра при правительстве РФ, рынок такси продолжает расти. К примеру, с 2015 по 2017 год численность таксистов росла на 25% ежегодно. За это же время объем рынка увеличился на 37,8% – с 441 млрд рублей до 709 млрд. С 2014 по 2018 год доля населения, регулярно пользующаяся такси, выросла на 19,4%.

– Мы считаем, что для этого рынка, который находится в состоянии роста и конкуренции, единое государственное регулирование тарифов нецелесообразно ни в какой форме, – заключила Заева.

Заработки меньше

По оценкам агрегаторов, введение минимального тарифа, например 250 рублей на поездку в Москве, не поднимет заработок водителя, а, напротив, сократит его доход примерно на 10%, так как количество поездок уменьшится на треть. В итоге, по словам экспертов, пострадают и потребители, и водители.

По мнению заместителя председателя комиссии по правовому обеспечению цифровой экономики Московского отделения Ассоциации юристов России Александра Савельева, регулирование тарифов сродни хирургическому вмешательству в организм.

– Операцию нужно делать, когда другие способы лечения невозможны. Мы не должны регулировать что-то, только потому что можем. Нужно делать это лишь тогда, когда мы понимаем, что не регулировать нельзя, и какие-то другие более мягкие меры не ведут к желаемому результату. Помимо ограничения конкуренции, здесь можно найти и другие ограничения: свободы договора, ведения предпринимательской деятельности. Они могут вводиться только для защиты значимых интересов и благ и должны носить пропорциональный характер.

Он добавил, что поправки, которые обсуждаются в Госдуме, не продемонстрировали, к какому позитивному эффекту приведет госрегулирование, и будет ли он превосходить негативный.

– Если посмотреть на зарубежный опыт, такого всеобъемлющего регулирования тарифов нигде нет. То есть мы опять идем неким своим уникальным путем, причем не имея достаточных эмпирических и прочих данных, – пояснил Савельев.

Автомобилей больше

Вмешательство в установление тарифов может плохо отразиться и на дорожной ситуации в крупных городах. Как отметили представители агрегаторов, один автомобиль такси заменяет два личных автомобиля. В среднем он перевозит семь человек в день.

Вице-президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков подчеркнул, что если пассажиры начнут отказываться от такси, лишь часть из них пересядет на общественный транспорт. Многие вернутся к личным автомобилям.

– Это крайне рискованная и негативная мера. Количество личных автомобилей на дорогах увеличится. И то, с чем долго и эффективно боролся столичный департамент транспорта, даст шаг назад. Мы ожидаем, что при введении минимального тарифа (250 рублей) на улицах Москвы появится не меньше 20–30 тыс. дополнительных автомобилей. Это примерно 3–4-процентный рост.

Чистяков добавил, что это еще и антисоциальное решение в период пандемии, так как не у всех есть возможность использовать личный автомобиль, а такси безопаснее, чем общественный транспорт. Но увеличивать парк автобусов и трамваев, чтобы люди в час пик не толпились в нем, – дорого.

В целом эксперты уверены: регулирование тарифов не решит никаких проблем в отрасли. Заработок водителя не повысится, роль такси в городской жизни снизится, перевозчики будут работать в убыток.

Разрыв со стоимостью поездки в общественном транспорте уже существенный: в Москве такси дороже в 10–25 раз. Для сравнения: в Великобритании – всего в два раза, в Нью-Йорке – в пять раз. Регулирование не улучшит ситуацию. Для него не подходит ни один критерий: на рынке нет естественной монополии, такси – не жизненно необходимая услуга и не вредная для здоровья. Но обсуждение этого вопроса всё равно продолжается.

<https://iz.ru/1080847/elena-poltavskaia/totalnyi-kontrol-k-chemu-privedet-regulirovanie-tarifov-taksi>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТАМИЛА АСКЕРОВА; 2020.02.11; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ ШТРАФЫ ДЛЯ БОРЬБЫ С «КЛАДБИЩАМИ» КОРАБЛЕЙ

Министерство транспорта предлагает решить проблему затопленных кораблей в морских акваториях и реках, а также ввести штрафы за утилизацию судов таким способом. Соответствующие законопроекты опубликованы на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

За утилизацию судов путем затопления граждан предлагают штрафовать на сумму от 100 тыс. рублей до 300 тыс. рублей, должностных лиц – от 300 тыс. рублей до 600 тыс. рублей, юрлиц – от 600 тыс. рублей до 1 млн рублей.

Если хозяин судна отказался поднимать его со дна или поднял, но с нарушениями, то собственнику будет грозить штраф: для граждан от одного до трех млн рублей, для должностных лиц – от трёх млн до пяти млн рублей, юридическим лицам – от пяти млн до 10 млн рублей.

Впервые проблему затонувших кораблей на высшем уровне поднял в августе **премьер-министр Михаил Мишустин** во время визита на Дальний Восток. «Грустно. Смотрим: красота какая вокруг! Но это разве на порт похоже? Это на кладбище кораблей похоже. Это очень грустно. Только что мы вернулись с Камчатки. Тоже свои проблемы есть. Но кто хочет – ищет способы их решать, а кто не хочет – ищет причины», – заявил глава кабинета во время осмотра порта Магадана.

Всего в России около тысячи затонувших судов, позже рассказала РБК **вице-премьер** Виктория Абрамченко, курирующая в кабмине вопросы экологии, недвижимости и сельского хозяйства. Проблема, по её словам, в том, что сейчас в законодательстве есть правовая ловушка: по закону заброшенный корабль всё равно считается недвижимым имуществом, но чаще всего владелец судна или банкрот, или его нет совсем. Чтобы утилизировать затопленное судно, его приходится сначала в судебном порядке признавать

муниципальной собственностью. **Вице-премьер** предложила внести поправку в Кодекс торгового мореплавания, чтобы с момента исключения судна из реестра его считали не недвижимостью, а грудой металла.

<https://www.pnp.ru/politics/mintrans-razrabotal-shtrafy-dlya-borby-s-kladbishhami-korabley.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.02.11; ПОВЕСТКА ДНА; В РОССИИ НАЧАЛИ СВЕРЯТЬ КОЛИЧЕСТВО ЗАТОНУВШИХ БАРКАСОВ И БАРЖ

В России начали сверку количества затонувших судов, чтобы очистить порты и внутренние водные пути, рассказали «РГ» представители отрасли. По их оценкам, подъема ждут более тысячи затопленных судов.

В морском порту Магадана выявлено 21 затонувшее судно, сообщил капитан порта Романоз Цхадаия. Сверка сведений о количестве и месте нахождения затонувших судов проведена Службой капитана морского порта по поручению **руководителя Росморречфлота**. Вместе с региональным минприроды выясняли, сколько судов покоится на дне в бухте Нагаева. По оценке **руководителя Росморречфлота Александра Пошивая**, глубины бухты позволяют подойти к затопленным судам, чтобы поднять их. Морская спасательная служба обладает всеми ресурсами, чтобы заняться решением этого вопроса.

В **минтрансе** в целом для решения проблемы затонувших кораблей готовят изменения в законодательстве. **«Разрабатывается законопроект о внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания и Кодекс внутреннего водного транспорта. Он урегулирует вопросы удаления имущества, затонувшего в морских акваториях и на внутренних водных путях»**, – пояснили «РГ» в ведомстве.

В августе 2020 года председатель правительства **Михаил Мишустин** посетил Магадан и, обнаружив в порту «кладбище кораблей», поручил его ликвидировать. Заинтересованные ведомства и регионы должны проработать вопрос подъема затонувших судов по всей стране. В сентябре порт осмотрели **вице-премьер** Дмитрий Григоренко и министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов во время визита в Магаданскую область.

Проблема масштабная, говорят специалисты. Только в Дальневосточном федеральном округе в этом году в прибрежной зоне выявлено 600 затонувших объектов, поделился источник в отрасли. Сверку затонувших судов нужно проводить по всем регионам. По данным двухгодичной давности, на внутренних водных путях было зафиксировано 837 затонувших объектов, а в пределах морских портов и подходов к ним – не менее 144 затонувших судов, говорят специалисты.

К решению проблемы подступались неоднократно. В 2019 году поручение оценить объем средств на подъем и утилизацию судов давал **вице-премьер** России Алексей Гордеев, но дальнейших шагов предпринято не было.

Пока суды обязывают поднять затопленные суда их владельцев, однако предписания не исполняются. Часть владельцев – юридических лиц уже прекратили свое существование.

Между тем затонувшие суда отравляют окружающую среду продуктами коррозии металла, разложениями органики и углеводородов, говорит завкафедрой экологии промышленных зон и акваторий Санкт-Петербургского государственного морского технического университета Юрий Нифонтов. Затопленные баржи мешают судоходству.

Для решения проблемы нужно устранить пробелы в законодательстве. Пока ответственность собственника не определена, все ложится на государство и заинтересованные ведомства, отмечает эксперт. Подъем судна в зависимости от его величины стоит от 500 тысяч до десятков миллионов рублей. Подъем вряд ли будет

оправдан с экономической точки зрения, но решать проблему нужно, хотя бы поэтапно, говорит эксперт.

<https://rg.ru/2020/11/02/v-rossii-nachali-sveriat-kolichestvo-zatonuvshih-barkasov-i-barzh.html>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.02.11; ПОЛЕТЫ В ТУРЦИЮ СНИЗЯТСЯ ЕСТЕСТВЕННЫМ ПУТЕМ; ПЕРЕВОЗЧИКИ СОКРАЩАЮТ РЕЙСЫ НА ФОНЕ ЗАВЕРШЕНИЯ СЕЗОНА

Россия может снизить частоту пассажирских рейсов в Турцию на фоне окончания туристического сезона на курортах страны. При этом некоторые перевозчики уже пересмотрели свои программы: так, S7 завершит полеты в Даламан уже 21 ноября. Билетные агрегаторы говорят о снижении спроса на полеты на курорты Турции в последние несколько недель, при этом страна все еще остается самым популярным направлением для путешествий из России.

По данным “Ъ”, в правительстве обсуждается идея сокращения частоты пассажирских рейсов между Россией и Турцией на фоне завершения курортного сезона. При этом одновременно может быть увеличена частота по другим уже открытым направлениям, но решений пока не принято.

Глава Роспотребнадзора Анна Попова заявила 2 ноября на заседании президиума координационного совета по коронавирусу, что абсолютное большинство завозных случаев вируса – из Турции.

«В нашем общем мониторинге из общего количества выявленных (завозных случаев.– “Ъ”) – больше 10 тыс. положительных (тестов на коронавирус.– “Ъ”) – 90% это лица, вернувшиеся из Турецкой Республики»,– сказала она. Это заявление вызвало слухи о том, что Россия может сократить число рейсов в Турцию.

Ранее «Интерфакс» со ссылкой на источник в одном из турецких перевозчиков сообщил, что снижение интенсивности полетов между странами в первую очередь может затронуть чартерные рейсы.

При этом в S7 “Ъ” сообщили, что на фоне существенного снижения спроса зимой перевозчик планирует сократить частотность полетов после окончания ноябрьских праздников. Так, рейсы в Даламан из Москвы будут выполняться до 21 ноября, а полеты в Анталию из Москвы и Новосибирска продолжатся и зимой.

В сентябре-октябре Турция была самым популярным направлением для путешествий, подсчитали в Туту.ру. На эту страну приходится почти 30% от всех проданных за рубеж авиабилетов, что в 6,7 раза выше, чем годом ранее.

В прошлом году это место занимала Армения. Самыми популярными зарубежными направлениями у россиян стали рейсы из Москвы в Стамбул и Анталию. На них суммарно приходится более 20% спроса, тогда как год назад билеты из Москвы в Стамбул и Анталию приобретали только 2,5% самостоятельных путешественников. Также в топ-20, по данным продаж Туту.ру, входят направления Москва–Даламан, Санкт-Петербург–Анталья, Москва–Аланья и Санкт-Петербург–Стамбул.

При этом динамика бронирований показывает, что доля бронирований билетов в Анталию в последнюю неделю октября упала почти в 2,5 раза, до 3,7%. При этом больше всего билетов в Стамбул за последние два месяца было приобретено на первой неделе сентября, хотя в целом спрос остается достаточно равномерным, и его существенного снижения в последние недели аналитики Туту.ру не наблюдают.

Средний чек падает по обоим направлениям. Так, если на первой неделе сентября билеты в Стамбул обходились в среднем в 19,1 тыс. руб. за перелет в одну сторону, то на последней неделе октября – в среднем в 12,5 тыс. руб. По рейсам в Анталию в начале сентября средний чек билета был на уровне 10,7 тыс. руб. за перелет в одну сторону, а на последней неделе октября за него платили уже в среднем 8,3 тыс. руб.

Снижение цены в среднем по турецким направлениям увидели и в OneTwoTrip: в октябре она была на 25% ниже, чем в сентябре, и на 35% ниже, чем в августе, и составила 10,2 тыс. руб. в одну сторону. Средняя стоимость авиабилетов, приобретенных в ноябре, еще ниже – 7,1 тыс. руб.

Кроме того, вариантов перелетов из Москвы по турецким направлениям и обратно, доступных пользователям OneTwoTrip, в октябре было в среднем на 20% меньше, чем в сентябре.

Наибольшее число авиабилетов с вылетом из России в Турцию было приобретено в сентябре, продолжают там, тогда как уже в октябре спрос снизился на 25%. Если сравнивать показатели по дням, то 1 ноября было куплено практически столько же билетов, что и 1 октября, но это количество почти в два раза меньше, чем покупки за 1 сентября.

В Aviasales говорят, что спрос на полеты в Турцию стабилен и не падает стремительно даже с окончанием пляжного сезона.

Там также говорят, что по сравнению с 2019 годом это направление подешевело на 6%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4558101>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.03.11; «МЕРЫ ГОСПОДДЕРЖКИ АВТОПРОМА ПОПАЛИ В ТОЧКУ»; ЗАММИНИСТРА ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РАССКАЗЫВАЕТ, В ЧЕМ ГОСУДАРСТВО ПОМОГАЕТ И БУДЕТ ЕЩЕ ПОМОГАТЬ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯМ

Кризисы традиционно бьют по автопрому. В то же время у российских автопроизводителей богатая история поддержки со стороны государства. В этом году правительство выделило 25 млрд руб. Деньги направили на традиционные программы стимулирования спроса: льготное автокредитование, автолизинг и опережающие закупки техники для государственных нужд. Минпромторг в июле также запустил программу поддержки операционного лизинга произведенных в стране автомобилей, по которой субсидируется 25%-ная скидка на авансовый платеж. **Заместитель министра промышленности и торговли Александр Морозов** рассказывает, что в пандемию Минпромторг не просил денег дополнительно, а предпочел «выжимать дополнительную эффективность» из того, что есть.

– Как повлияет пандемия на автопром, как снизятся в этом году продажи автомобилей?

– В апреле – на самом пике пандемии – падение продаж автомобилей в России составляло 75–78% в зависимости от сегмента (легковые, грузовые, малотоннажные грузовые автомобили). На встрече с президентом 24 апреля отрасль дала консенсус-прогноз по году: снижение на 50% с возможностью вытянуть до минус 30%, если будут приняты активные меры поддержки. По итогам трех кварталов мы продали 1,15 млн автомобилей, сокращение рынка относительно прошлого года составило 13,6%. Но дальше сейчас прогнозировать, как вы понимаете, сложно.

– По сравнению с другими странами Россия как выглядит?

– Например, в Великобритании снижение продаж легковых автомобилей за три квартала 2020 г. составило 33,2%, во Франции – 28,9%, в Германии – 25,5%, Испании – 38,3%, Италии – 34,2%, Бразилии – 34,7%, Индии – 28,9%, США – 18,8%. По этому показателю мы со своим результатом ближе к Китаю, где продажи снизились на 12,4%. Это значит, что принятые меры поддержки попали в точку и средства были выделены в достаточном объеме. Пока мы идем лучше глобальных трендов. По продажам легковых автомобилей за три квартала мы занимаем 4-е место среди автомобильных рынков Европы (после Германии, Великобритании и Франции).

– Запрашивает ли Минпромторг в этом году дополнительные бюджетные средства на программы поддержки отрасли в связи с пандемией?

– Мы стараемся использовать принцип разумной достаточности. Из тех ресурсов, которые были найдены, мы выжимаем дополнительную эффективность.

Новые и старые программы

– Как оцениваете результаты новой, запущенной летом программы операционного лизинга «Доступная аренда» и когда будут выбраны все выделенные на нее средства – 2,5 млрд руб.?

– В условиях этой программы мы постарались учесть смежную с автопромом отрасль – производство телематического оборудования. Одно из условий участия в программе – необходимость оборудования машины российской телематикой. Сегодня как минимум три производителя этих систем (НПП «Итэлма», компании «Форт-телеком» и «Спецоборудование») имеют подтверждение соответствия продукции требованиям о стране происхождения (по постановлению правительства «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации», № 719 от 17.07.2015. – «Ведомости»). Я думаю, что у нас основные сделки по «Доступной аренде» уже прошли в сентябре – октябре.

– Какие модели машин попадают в программу?

– Автомобили всех типов, удовлетворяющие требованиям по локализации в баллах: не менее 1400 баллов – для легковых автомобилей, не менее 1600 баллов – для грузовых автомобилей категории N3 (перевозят грузы весом более 12 т. – «Ведомости») и не менее 1500 баллов – для остальных типов техники. Среди легковых это все модели «АвтоВАЗа», Volkswagen Polo, Škoda Rapid, Hyundai Solaris/Accent, Hyundai Creta, Kia Rio, модели Renault – Arkana, Kaptur, Duster, Logan, Sandero.

– Балльная система оценки локализации – не поступают от производителей предложения по корректировке механизма?

– А как вы думаете? Есть, например, иностранный производитель, у которого мощности в Европе загружены на 40%. Он не хочет инвестировать в Россию, ему удобнее импортировать готовый автомобиль или двигатель, коробку передач. С точки зрения бизнеса это нормально. Но тут возникает вопрос целей государства. России нужны технологии и грамотные инженеры. Поэтому мы стимулируем приход на наш рынок инвестиций и технологий. Но предложения скорректировать механизм действительно поступают.

– Ну ведь производителям нужно исходить из условий рынка.

– И мы оставляем им простор для действий. Если брать легковой автомобиль, то по шкале локализации 719-го постановления он может набрать максимум 8800 баллов при условии, что все компоненты и сырье – российские, а компания инвестирует в НИОКР не менее 5% от выручки. Но нам достаточно того, что он к 2027 г. будет локализован на 5470 баллов, чтобы определенная доля компонентов и агрегатов или технологий осталась предметом интеграции в рамках международных цепочек поставок. Сегодня Lada Vesta уже набирает 3300 баллов, а, например, Hyundai Solaris – пока 1400–1500 баллов. Больше 1500 баллов набирают также Volkswagen Polo, Nissan Datsun (модель прекратят собирать на конвейере «АвтоВАЗа» в декабре этого года в связи с уходом из России суббренда Datsun. – «Ведомости»), Chevrolet Niva (переименована в Lada Niva после выкупа «АвтоВАЗом» доли GM в СП в декабре 2019 г. – «Ведомости») и почти все модели Renault. Автопроизводитель может сам решать, за счет каких локализованных компонентов или материалов набрать необходимое количество баллов. Эти правила едины для всех участников российского рынка.

– А как вы относитесь к предложениям по корректировке системы подсчета баллов? Готовы рассмотреть их или сразу «нет»?

– Кроме Минпромторга есть государственный научный центр – ФГУП НАМИ. Он, собственно, и занимается рассмотрением таких предложений. Но логика тут проста – количество баллов за локализованные агрегаты и системы определяется в зависимости от

трех факторов: от добавленной стоимости, формируемой на территории РФ, от перспективности технологии и от критичности этой технологии для производства автомобиля. Если мы говорим о грузовиках, то представьте, что один производитель идет на локализацию в России кабины, а второй делает все: двигатель, трансмиссию, системы управления – но не делает кабину. Как думаете, кто из них наберет в этой системе больше баллов и кто считает российский рынок стратегическим?

– Но, скажем, для премиальных автомобилей важно, чтобы салон был комфортный и красивый. А значит, нужно локализовать производство сидений, элементов интерьера. (За сиденья начисляют 30 баллов, за рулевое колесо – 20, за обивку салона – 10.)

– Да, важно. Несколько международных производителей сидений организовали свое производство. Но премиальные автомобили рассчитаны на очень узкую категорию потребителей. А программы стимулирования спроса направлены не на тех, кто может себе позволить купить любую дорогую машину. Но важно и то, что наш рынок в конечном счете открыт для любой техники. А дальше, если хотите производить много, экспортировать, иметь хорошую себестоимость, то давайте делать технологии вместе. А нет – пожалуйста, мы не заставляем. Есть разные примеры поведения производителей. Hyundai начала строительство завода двигателей в Санкт-Петербурге. А компания Suzuki и не планирует локализацию в России. Но и те и другие имеют право продавать свои автомобили на российском рынке.

Локализация в баллах

С помощью баллов Минпромторг считает уровень локализации в России производства автомобилей, начисляя определенное их количество за каждый сделанный в России компонент. От количества баллов зависят размер промсубсидий для производителя, допуск к участию в госзакупках и другие льготы. Согласно презентации Минпромторга (есть у «Ведомостей»), легковой автомобиль в 2020–2021 гг. для получения производителем максимальных субсидий должен набрать минимум 1500 баллов, в 2022 г. – 2000 баллов, в 2023–2024 гг. – 2567 баллов и так далее до 5400 баллов в 2027–2028 гг.

В этом году производители еще получают 50% субсидий (общий размер которых для отрасли оценивается примерно в 200 млрд руб.) только за наличие заключенного специнвестконтракта (спик), который есть у всех основных производителей. Другую половину – пропорционально набранным баллам за локализацию относительно целевого уровня. В следующем году за спик дадут 25% субсидий, а с 2022 г. вся поддержка будет распределяться по локализации.

– BMW окончательно отказалась строить завод в России?

– Как и положено любой крупной компании, реализация проекта строительства российского завода BMW – это длинная история, триллер, я бы даже сказал (улыбается). Еще в 2015–2016 гг. руководители компании говорили нам, что решение практически принято. Но за это время Mercedes успел построить свой завод (завод был открыт в апреле 2019 г. – «Ведомости»). BMW продолжает напряженно думать об этом проекте, пересчитывать, сомневаться. А мы ждем.

– Минпромторг с 2021 г. запустит программу поддержки производства автокомпонентов. Расскажите про нее подробнее.

– Министерство планирует профинансировать производство ключевых и перспективных технологических решений для компонентов автомобилей, сельхозтехники, строительной дорожной техники совместно с ФРП. Речь идет о технологиях, описанных в том же 719-м постановлении. Отбор заявок на грант будет происходить на конкурсной основе, мы создадим специальный технический совет, который будет этим заниматься. Доля господдержки будет составлять около 30% от общего объема инвестиций в проект. Совокупный бюджет, включая инвестиции самих производителей по этой программе, оценивается более чем в 200 млрд руб. за 10 лет.

– Все-таки какие именно проекты смогут подать заявку на грант?

– Предлагаю дождаться самого нормативного акта. Но это могут быть проекты по производству компонентов для электротрансмиссии – редукторы, мотор-колеса, батареи; технологии машинного зрения – радары и лидары, видеокамеры. Также будут поддерживаться проекты, связанные с безопасностью пассажиров: производство активных и пассивных систем безопасности, различных датчиков. Технологические решения для автомобилей на водороде тоже предмет программы развития автокомпонентов и многое другое.

Дорогу беспилотникам!

– Как идут испытания беспилотного «Камаза»?

– Отличная машина. Я считаю, что «Камаз» очень много сделал для развития этого направления. Он изначально строил систему беспилотного вождения с учетом того, что протяженность дорог у нас в стране такая, что LTE, 5G-покрытие, да и вообще связь будет не везде. Нужно, чтобы сама машина думала быстро и тщательно, не зависала в отсутствие связи с «землей». «Камаз» сейчас испытывает беспилотник на разных промышленных полигонах. Испытания идут успешно. Кстати, «Ростсельмаш» тестирует беспилотный комбайн. Мое мнение: трактора и комбайны в первую очередь должны обзавестись беспилотной технологией. Поле – это простое пространство для беспилотников, и там это нужно больше, чем в городе. Кроме того, во время посевной кампании и уборки урожая сельхозтехника должна работать круглосуточно. Важен каждый час. Комбайн и трактор в первую очередь должны стать беспилотными.

С чем не согласны автопроизводители

Законопроект об «Автодате» разработала в этом году рабочая группа НП «Глонасс». Законопроект закрепляет основные термины и принципы передачи данных об эксплуатирующихся в России автомобилях в информационную платформу «Автодата». Оператора платформы правительство назначит отдельно. Предполагается, что данные будут передавать в платформу в обезличенном виде. На возмездной основе любая компания сможет получить доступ к данным и на их основе разрабатывать автомобильные сервисы: умный светофор, умная дорога, оценка качества вождения, прогноз поломок, умное страхование и др.

Против проекта сразу выступили **Минтранс**, «Яндекс», АО «Глонасс» (оператор российской системы экстренного реагирования на ДТП), «Камаз» и Volkswagen. «Ведомости» поговорили с представителями компаний. В «Яндексе» сказали, что проект пока не учитывает интересы всех участников рынка. «Камаз» считает законопроект нецелесообразным и видит риски монополизации рынка данных об автомобилях. Автопроизводитель не согласен также с условиями обязательности и возмездности передачи данных об эксплуатации транспортных средств (ТС). «Негативно относимся к возможной передаче информации о самих ТС, об эксплуатантах, перемещении ТС и иной информации в платформу «Автодата», – перечисляет представитель компании. На «Камазе» опасаются утечки персональных данных, коммерческих тайн, данных о контрактных взаимоотношениях и обременения автопроизводителей и эксплуатантов платной системой.

– Приходилось слышать, что обсуждаются две стратегии развития беспилотного транспорта. Одна предполагает развитие 5G и всей инфраструктуры V2X, а вторая исходит из того, что автомобиль может полагаться на машинное зрение – и этого достаточно. По какому варианту пойдет Россия?

– Мы считаем, что нужно всё. Наши дороги, конечно, должны быть оборудованы датчиками обледенения или температуры поверхности дорожного покрытия, которые позволят автоматически подстроить режим вождения автомобиля; в инфраструктуре должны быть датчики мониторинга ситуации на дорогах, которые могут заранее сообщить об аварии за поворотом трассы. Вторая группа взаимодействия, которую мы сейчас обрабатываем и под которую пишем программное обеспечение, – это канал «автомобиль –

автомобиль». Эта связь убережет от аварий при встречном движении, при обгонах. И, наконец, автомобиль должен взаимодействовать с глобальной системой спутников для осуществления точного геопозиционирования. Эти стратегии должны быть реализованы в комплексе.

– Как государство помогает развивать технологии автономности и другие технологические решения в автопроме?

– Субсидируем сертификацию беспилотной техники. НАМИ в рамках госпрограммы помогает, так как сертификация – это дорогостоящий процесс. Кроме того, Минпромторг софинансирует соответствующие НИОКР. НТИ «Автонет», где Минпромторг является соруководителем, выдает гранты на разработку компонентов. Фонд развития промышленности – льготные займы под организацию их производства.

– Есть идеи поддержки производства беспилотников?

– Пока мы находимся в стадии испытаний беспилотников. До запуска производства нужно принять много законов: о самих беспилотных транспортных средствах, о регулировании движения с их участием, о правилах обмена информацией в процессе движения. Поэтому сегодня мы пока не говорим о поддержке рынка.

– Активно ли автоконцерны участвуют в разработке цифровых сервисов для автомобильной отрасли? Сейчас же обсуждается законопроект о создании платформы с автомобильными данными «Автодата».

– Hyundai, «АвтоВАЗ» инвестируют в эти решения, также «Камаз», группа ГАЗ; у компании «Соллерс» создано несколько специализированных «дочек», занимающихся телематикой, мобильностью и т. д.

– Некоторые автоконцерны уже выступили против проекта этого федерального закона.

– Мы его продолжаем прорабатывать совместно с отраслевым сообществом, по итогам этой работы, я думаю, будет сформирована единая позиция.

<https://www.vedomosti.ru/economics/characters/2020/11/02/845549-meri-gospodderzhki>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4557965>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.03.11; ОСТАЛИСЬ БЕЗ ПОМОЩНИКА: ОФОРМЛЕНИЕ ДТП ОНЛАЙН ПРОДОЛЖАТ ТЕСТИРОВАТЬ; С 1 НОЯБРЯ ПРИЛОЖЕНИЕ «ПОМОЩНИК ОСАГО» ДОЛЖНО БЫЛО НАЧАТЬ РАБОТАТЬ НА ВСЕЙ ТЕРРИТОРИИ РОССИИ, НО ЗАПУСК ОТКЛАДЫВАЕТСЯ

Приложение «Помощник ОСАГО», которое позволяет оформить ДТП в электронном виде, пока не будет доступно на всей территории России. Повсеместный запуск планировали на ноябрь, но теперь он откладывается. В чем причина и так ли удобно это приложение, разбирались «Известия».

Виноват вирус

Год назад вступили в силу поправки к закону об ОСАГО, позволившие при упрощенном оформлении аварии (европротокол) подавать электронное извещение о ДТП. Для этого Центробанком и Минкомсвязью было разработано мобильное приложение «Помощник ОСАГО». Его администрирование поручили РСА.

«Помощник ОСАГО» запустили в экспериментальном режиме в Москве и области, Санкт-Петербурге и области, а также в Республике Татарстан. С 1 ноября 2020 года приложение должно было стать доступным для жителей любого российского города.

Мобильное приложение «Помощник ОСАГО» функционально полностью готово к запуску для применения на всей территории России, сообщили в Российском союзе автостраховщиков.

«В ноябре продолжится тестирование приложения, поскольку часть тестовых операций пришлось продлить из-за ограничений, связанных с коронавирусом. Решение о продлении

тестирования позволит обеспечить высокие потребительские качества приложения во всех регионах РФ», – рассказали «Известиям» в РСА.

Оформить за 15 минут

Для оформления электронного извещения мобильное приложение «Помощник ОСАГО» должно быть установлено хотя бы на смартфоне одного из участников аварии. И, разумеется, должны быть соблюдены все условия для оформления европротокола. То есть необходимо, чтобы оба участника аварии были застрахованы по ОСАГО, а в аварии пострадали только два автомобиля и не был причинен ущерб третьим лицам. Кроме того, не должно быть пострадавших

«Часть данных о документах (водительское удостоверение, данные о полисе ОСАГО) для извещения поступят из личного кабинета водителя на портале госуслуг и из АИС ОСАГО. Участникам останется только проверить их правильность и загрузить фото с места происшествия, следуя специальным подсказкам, а также ввести иные данные, требуемые для составления извещения о ДТП. В результате на оформление ДТП уходит не более 15 минут», – рассказали в РСА.

При онлайн-оформлении ДТП пользователь вводит серию и номер полиса второго участника, после чего он будет проверен по информационной системе АИС ОСАГО на подлинность. Затем система проверяет, есть ли у второго участника аварии учетная запись на «Госуслугах». На следующем этапе нужно ввести сведения о поврежденных элементах автомобилей.

Для просмотра личного кабинета «Госуслуг» второму участнику аварии достаточно зайти в браузер. Он проверяет содержание извещения и подписывает форму или, если у него есть несогласия, отклоняет ее. Подписанная форма передается в базу Российского союза автостраховщиков, а на мобильное приложение поступает уведомление об успешном завершении оформления ДТП и его уникальный номер.

Без фото заплатят меньше

«Фотографии с места ДТП защищены, пользователь не имеет возможности их корректировать. Для каждой из фотографий передается время фотографирования и координаты места, где была сделана фотография, это дает возможность сопоставить информацию с той, которая указана в извещении и сообщена потерпевшим в своем заявлении о страховом возмещении», – заверили в РСА. Любопытно, что оформить аварию можно как с фотофиксацией, так и без нее.

В случае с фотофиксацией выплата осуществляется в пределах максимального лимита за причинение вреда имуществу по ОСАГО в размере 400 тыс. рублей. Если от фотофиксации решено отказаться, автовладелец может рассчитывать на возмещение лишь в пределах 100 тыс. рублей.

Без интернета не работает

«Я не знаю, как сделать хорошее фото при плохих погодных условиях или ночью, еще и на дороге, где нет искусственного освещения. Кроме того, есть множество людей, которые ездят со старыми смартфонами, где нет не то что камер, но и возможности установить приложение», – считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

Автоэксперт Игорь Моржаретто выразил сомнение в том, что приложение будет работать при отсутствии интернета. А, как известно, на федеральных трассах он доступен не везде.

«Без интернета это не работает, поскольку для старта работы необходима авторизация пользователей на портале «Госуслуги», – подтвердили в РСА.

Одно приложение для всех

Эксперты и игроки рынка надеются на то, что «Помощник ОСАГО» станет частью приложений самих страховых.

«Как правило, люди пользуются приложениями своих страховых компаний, которые предоставляют им ряд дополнительных функций. К примеру, я бы не хотел у себя зоопарк

приложений на телефоне. Лучше иметь одно, куда встроен «Помощник ОСАГО», – рассказал Петр Шкуматов.

В «Зетта Страхование» подтвердили, что приложение «Помощник ОСАГО» уже интегрировано в автоматическую информационную систему (АИС) компании.

«Всё работает, у сотрудников вопросов не вызывает, но, как и у любого приложения, всегда есть что улучшить: например, для удобства клиентов мы рекомендовали разработчикам визуализировать интерфейс «Извещения», – рассказали в пресс-службе «Зетта Страхование»

«Привычнее позвонить»

В РСА считают успешной работу «Помощника ОСАГО» в пилотных регионах. За прошедший период мобильное приложение скачали более 260 тыс. пользователей. Между тем цифра небольшая, и не только потому что «Помощник» всё еще работает в тестовом режиме.

«Клиенту сложно, находясь в состоянии стресса на месте ДТП, сориентироваться в новом для него приложении, сделать правильные фото, заполнить документы без ошибок. Привычнее позвонить в контакт-центр страховой компании по номеру телефона, указанному на полисе, получить консультацию и приехать в офис», – рассказали в компании «Зетта Страхование».

<https://iz.ru/1080777/anastasiia-pisareva/ostalis-bez-pomoshchnika-oformlenie-dtp-onlain-prodolzhat-testirovat>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.03.11; ДЕТАЛЬНЫЙ ИСХОД: ПРАВИЛА РЕМОНТА АВТОМОБИЛЕЙ ХОТЯТ УЖЕСТОЧИТЬ; ПОСЛЕ ДАЖЕ МИНИМАЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ НУЖНО БУДЕТ ПРОХОДИТЬ ВНЕПЛАНОВЫЙ ТЕХОСМОТР

В России могут ужесточить правила ремонта и тюнинга автомобилей. Третий пакет поправок в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», разработанный Минпромторгом, обяжет водителей проходить внеплановый техосмотр даже после минимальных изменений в автомобиле – например, смены магнитолы или сигнализации. Поправки также запретят использовать ряд б/у запчастей, в том числе систем рулевого управления, тормозных систем, ремней и подушек безопасности. Сенатор Андрей Кутепов направил главе Минпромторга Денису Мантурову письмо, в котором попросил отказаться от таких изменений (есть у «Известий»). Независимые автосервисы ждут убытков, а эксперты считают, что принятие поправок в текущей редакции может привести к тому, что автовладельцы начнут ремонтировать машины самостоятельно. Это снизит уровень безопасности на дорогах.

Трудности перевода

В России могут ужесточить правила тюнинга автомобилей, говорится в письме сенатора Совета Федерации Андрея Кутепова министру промышленности Денису Мантурову. Третий пакет поправок в техрегламент ТС 018/2011, разработанный Минпромторгом, содержит список изменений конструкции транспортных средств, которые будет необходимо согласовывать в специализированной лаборатории. К ним относятся установка на автомобиль порогов, спойлеров, антенн, люков в крышу, воздухозаборников, подкрылков, багажников и рейлингов. Также придется согласовывать установку колес увеличенного диаметра, устройств для буксировки прицепов, мультимедийного и компьютерного оборудования, средств охранной сигнализации, средств защиты от несанкционированного использования транспортного средства и иное подобное оборудование. После его установки машину нужно будет на эвакуаторе доставить на внеочередной технический осмотр.

Поправки также вводят запрет на повторное использование при ремонте автомобиля систем рулевого управления, тормозных систем, глушителей системы выпуска, ремней и

подушек безопасности и др. Сегодня эти комплектующие после восстановительного ремонта устанавливаются на автомобили.

«Указанные положения могут привести к тому, что граждане будут лишены возможности использовать для ремонта автомобилей более дешевые, восстановленные на территории России компоненты или запчасти с выведенных из эксплуатации автомобилей. Они вынуждены будут купить новые, импортные», – говорится в обращении Андрея Кутепова. Поправки ударят и по рынку независимых автосервисов, считает сенатор. В письме говорится, что в отрасли сегодня задействовано более 70 тыс. предприятий, где работает более 1,5 млн граждан. Годовой оборот этой сферы – более 280 млрд рублей, по запчастям – около 1,3 трлн рублей. Четыре из пяти автомобилей обслуживают независимые сервисы. Весь сектор сформирован спросом и регулируется рынком, пишет Андрей Кутепов.

Формально поправки вносятся в технический регламент 018/2011 для исполнения Женевского соглашения 1958 года, по которому правила различных стран не должны противоречить друг другу. Требования к производителям автомобилей прописаны в пункте 7 правил ООН №133. Они запрещают производителям ставить ряд подержанных деталей в новые машины. Минпромторг же предлагает распространить эти правила и на ремонт подержанных автомобилей.

Сенатор просит министра учесть изложенную позицию и включить в текст поправок правила ООН №133 без изменений относительно оригинала.

В Минпромторге не ответили на вопросы «Известий».

Сегодня третий пакет поправок проходит согласительные процедуры. В Минпромторг за лето поступило более 700 замечаний, говорится в письме Андрея Кутепова. Рабочая группа с участием представителей стран Таможенного союза должна была рассмотреть документ 29 октября, но заседание перенесли. После согласования замечаний, которое, по словам собеседников «Известий», должно завершиться до конца года, поправки в течение 2021 года будут проходить согласования на уровне правительств стран Таможенного союза. Они должны вступить в силу с 2022 года.

Импорт ради безопасности

Если поправки примут, компании, которые занимаются промышленным восстановлением деталей, больше не смогут работать, говорит глава Союза автосервисов (объединяет независимые станции техобслуживания) Александр Пахомов. Автосервисы обращаются в такие фирмы, когда нужно восстановить б/у запчасти. В России около 500 таких предприятий. Потребитель обязан будет покупать новые запчасти у официальных дилеров, и это увеличит стоимость ремонта, отметил Александр Пахомов. Пострадают также компании, которые разбирают автомобили и продают запчасти, указал он.

Поправки перераспределят спрос в пользу официальных дилеров, торгующих новыми импортными запчастями, сказал собеседник «Известий» в одном из автосервисов.

Ужесточение правил – позитивное решение для рынка вторичных запчастей, считает в свою очередь директор по сервису и запчастям «Mercedes-Benz. Авилон Легенда» Андрей Егармин.

– Автовладельцы не знают, что едет навстречу – автомобиль, который регулярно проходит обслуживание, на который устанавливались новые детали, или конструктор, собранный из б/у механизмов. В первом случае машина может сломаться, но вероятность этого минимальна, потому что запчасти, которые мы получаем официальным путем, проверены и имеют срок гарантии, – утверждает он.

С рынка стоит убрать все элементы и приборы, влияющие на работоспособность и исправность автомобиля и его безопасность, считает эксперт. Всё, что касается узлов агрегатов и безопасности, необходимо запретить к вторичной реализации, уверен Андрей Егармин.

Официальные дилеры не пострадают из-за введения правил, так как не используют вторичное сырье, а реализуют только новые запчасти, прошедшие сертификацию и имеющие гарантию качества. Поправки ударят по нелегальным сервисам, указал он.

Изменения в технический регламент обеспечат дополнительный заработок операторам техосмотра, но могут нанести ущерб довольно развитому в России рынку восстановленных агрегатов, считает независимый эксперт по индустрии «Автомобили и транспорт» Сергей Бургазлиев.

По его мнению, использование запчасти должно быть разрешено, если она соответствует техническим требованиям. Но сейчас ее соответствие или несоответствие техрегламенту или другим документам никак не регулируется.

Высокая стоимость новых импортных комплектующих может привести к тому, что автовладельцы начнут отказываться от услуг автосервисов и будут самостоятельно проводить ремонт с использованием различных запасных частей, что приведет к снижению безопасности на дорогах, добавил эксперт.

<https://iz.ru/1081918/german-kostrinskii/detalnyi-iskhod-pravila-remonta-avtomobilei-khotiat-uzhestochit>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2020.03.11; КАТАСТРОФА ВЫШЛА ЗА СРОКИ ДАВНОСТИ; РУКОВОДИТЕЛЯ ПОЛЕТОВ ВНУКОВО ОСВОБОДИЛИ ОТ НАКАЗАНИЯ ЗА ГИБЕЛЬ КРИСТОФА ДЕ МАРЖЕРИ

Мосгорсуд освободил от наказания за истечением сроков давности руководителя полетов аэропорта Внуково Романа Дунаева, главного обвиняемого по громкому уголовному делу о крушении в 2014 году бизнес-джета Falcon 50 с президентом компании Total Кристофом де Маржери на борту. Ранее он был приговорен к шести годам колонии-поселения, однако из-за болезни рассмотрение его жалобы откладывалось. Между тем жалоба его коллеги, диспетчера Александра Круглова, была рассмотрена вовремя, а потому мужчине, который не дождался истечения сроков, надо будет самостоятельно прибыть в колонию для отбытия своего 5,5-летнего срока. Третья подсудимая скандального процесса, диспетчер руления Надежда Архипова, амнистирована. Но все трое категорически не согласны с приговором и намерены добиваться полного оправдания.

Рассмотрение апелляционной жалобы Романа Дунаева и его адвокатов на обвинительный приговор Солнцевского райсуда столицы в Мосгорсуде неоднократно откладывалось. Как сообщал “Ъ”, руководитель полетов Внуково получил самое строгое наказание, будучи признанным виновным в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ст. 263 УК РФ), что повлекло по неосторожности смерть двух и более лиц, – шесть лет колонии-поселения. Его коллеге, диспетчеру-инструктору Александру Круглову, суд назначил 5,5 года в аналогичном учреждении, а диспетчеру руления Надежде Архиповой – пять лет.

В результате пожилая женщина, проведшая практически весь длительный судебный процесс «на таблетках», попала под действие амнистии в честь 70-летия Победы в Великой Отечественной войне и была освобождена от наказания. Тем не менее она в знак солидарности с коллегами обжаловала свой приговор как незаконный и несправедливый. В конце сентября Мосгорсуд приступил к рассмотрению этих жалоб.

Пикантность ситуации придавал тот факт, что 21 октября истекал предельный срок давности привлечения к ответственности по ст. 263 УК РФ.

На рассмотрение жалобы Роман Дунаев не прибыл – его адвокат представил справку о том, что подзащитный находится на самоизоляции с подозрением на коронавирус. Судья Юлия Манеркина приняла довольно неожиданное решение – приостановила производство по жалобе господина Дунаева, рассмотрев заявления двух остальных осужденных и утвердив им обвинительный приговор.

Стоит отметить, что, несмотря на суровость приговора, Солнцевский райсуд не стал брать под стражу осужденных, оставив их на подписках о невыезде до вступления решения в законную силу. Впрочем, даже после отказа в удовлетворении жалобы Александр Круглов остался на свободе, так как он должен получить документы по мере их поступления в Солнцевский суд, а потом уже самостоятельно по согласованию с органами ФСИН отправиться для отбытия наказания. При этом, по данным “Ъ”, соответствующие бумаги пока не готовы.

Не исключено, что их подготовка затянулась, так как ожидалось рассмотрение дела в отношении Романа Дунаева. Однако оно постоянно откладывалось из-за самочувствия угодившего в больницу осужденного и его адвоката. В результате заседание состоялось только в понедельник. В окружении руководителя полетов Внуково откровенно говорили о предстоящем заседании как «приглашении на собственную казнь», так как после утверждения приговора его коллегам о его возможном оправдании говорить уже явно не приходилось. Тем не менее адвокат господина Дунаева Игорь Чернецкий, несмотря на большое горло, произнес весьма впечатляющую долгую речь, в которой опять говорил о необоснованности обвинения, настаивая на невинности руководителя полетов, который, по его мнению, как и его коллеги, действовал в четком соответствии со всеми инструкциями и не может нести ответственность за действия водителя снегоуборщика, который в нетрезвом виде «потерялся» на взлетно-посадочной полосе и выехал прямо навстречу пошедшему на взлет Falcon 50 с Кристофом де Маржери на борту. Впрочем, Мосгорсуд посчитал решение нижестоящей инстанции верным. Апелляционная жалоба была оставлена без удовлетворения, но решение изменено – Роман Дунаев был освобожден от наказания за истечением сроков давности.

«Мы категорически не согласны с этим решением и будем настаивать на невинности Романа Дунаева», – заявил “Ъ” адвокат Игорь Чернецкий.

Руководитель юрслужбы Федерального профсоюза авиадиспетчеров (ФПАД) России Олег Бабич, в свою очередь, пояснил “Ъ”, что коллеги продолжают верить в возможное оправдание диспетчеров и намерены продолжать борьбу.

Он напомнил, что руководство профсоюза сделало уже несколько заявлений по данному поводу. По мнению представителей объединения, «авиадиспетчеры России и их зарубежные коллеги не понимают и не принимают судебные решения в отношении невинных авиадиспетчеров». Как считают в ФПАД, истинные виновники крушения – работники аэродромной службы – давно уже были установлены, осуждены и освобождены от наказания по амнистии, а самим процессом в отношении диспетчеров судебные органы дискредитировали себя.

<https://www.kommersant.ru/doc/4558072>

РБК; ВЛАДИСЛАВ ГОРДЕЕВ, МАРГАРИТА АЛЕХИНА; 2020.02.11; ОСУЖДЕННОГО ЗА КРУШЕНИЕ САМОЛЕТА ГЛАВЫ TOTAL ОСВОБОДИЛИ ОТ НАКАЗАНИЯ

При рассмотрении апелляции Мосгорсуд не удовлетворил жалобы руководителя полетов Внуково Романа Дунаева и его адвокатов, но освободил его от наказания в связи с истечением срока давности

Мосгорсуд освободил от назначенного наказания руководителя полетов аэропорта Внуково Романа Дунаева, который был осужден на шесть лет по делу о катастрофе 2014 года, в которой погиб глава французской нефтегазовой компании Total Кристоф де Маржери.

Как сообщили РБК в суде, решение принято в связи с истечением сроков давности.

Дунаев был осужден Солнцевским районным судом Москвы в июле 2020 года к шести годам колонии-поселения. Суд признал его виновным в том, что не обеспечил координацию работы подчиненных, не обеспечил связь и выслушивание инструктора.

Подсудимый свою вину не признал, его защита настаивала на оправдательном приговоре, что стало поводом для апелляции в Мосгорсуд. Однако апелляционные жалобы Дунаева и его адвокатов Мосгорсуд оставил без удовлетворения.

Самолет Dassault Falcon 50EX авиакомпании «Юниджет» потерпел крушение в московском аэропорту Внуково осенью 2014 года. При взлете он врезался в снегоуборочную машину, которая ошибочно выехала на взлетно-посадочную полосу. В салоне самолета находились глава компании Total Кристоф де Маржери и три члена экипажа. Все они погибли.

Всего в деле изначально было пять фигурантов, однако дело против Дунаева, авиадиспетчеров Круглова и Архиповой выделили в отдельное производство. Водителя снегоуборочной машины Владимира Мартыненко и его начальника Владимира Леденева в 2017 году приговорили к четырем и трем годам колонии соответственно и одновременно амнистировали.

Диспетчер Архипова освобождена от наказания по амнистии. Она была приговорена к пяти годам колонии. Ее коллега, Александр Круглов, был приговорен к пяти с половиной годам заключения. 29 сентября Мосгорсуд признал законными эти приговоры и оставил без удовлетворения их апелляционные жалобы. Дело Дунаева тогда не рассматривалось, поскольку он был на самоизоляции из-за коронавируса.

<https://www.rbc.ru/society/02/11/2020/5fa000689a79476f1e93e29a>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАСИЛИЙ ЗАХАРОВ; 2020.02.11; ПРОБЕЛ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ О ГОСЗАКУПКАХ ВЫЛИЛСЯ В УГОЛОВНОЕ ДЕЛО; ЗАТЯНУВШАЯСЯ ТУРБУЛЕНТНОСТЬ

В отношении руководителя старейшей в России компании – производителя систем управления воздушным движением и авиационных тренажеров ведется уголовное преследование по обвинению в мошенничестве. В чем суть дела.

В декабре 2018 года в информационных агентствах страны прошло сообщение о том, что сотрудники ГУЭБиПК УМВД по Санкт-Петербургу и сотрудники регионального УФСБ провели обыски в Санкт-Петербургском университете гражданской авиации и ООО «Фирма НИТА». По данным СМИ, речь шла о следственных действиях в рамках возбужденного дела об особо крупном мошенничестве по факту поставки в университет полноразмерного тренажера пассажирского самолета CRJ200 в рамках федеральной целевой программы. По версии следствия, которое ведет ГСУ МВД России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области, в 2012 году неустановленные лица из числа представителей коммерческой фирмы и авиационного вуза вступили в сговор с целью хищения бюджетных средств. Действуя совместно с должностными лицами образовательной организации, работники якобы заказали у другой фирмы аналогичную продукцию, бывшую в употреблении, выдавая ее по документам за новую. Сумма ущерба была оценена следствием не менее чем в 358 млн рублей.

Надо сказать, что «НИТА» – это один из старейших и ведущих разработчиков авиатренажеров в России, а также поставщик оборудования систем управления воздушным движением, на котором работают и предотвращают авиакатастрофы диспетчеры УВД в более чем 130 аэропортах России. И тут вдруг мошенничество, да и еще в столь чувствительной теме, как подготовка пилотов гражданской авиации. То есть получается: бизнесмены деньги взяли, контракт не выполнили, тренажер не поставили, летчиков не обучили, федеральную целевую программу сорвали – мошенников под суд. Но на самом деле все оказалось, мягко говоря, не так. Тренажер был поставлен в университет еще в 2013 году.

Поставленный и смонтированный тренажер был принят, введен в эксплуатацию, сертифицирован **Росавиацией** и вполне успешно использовался без нареканий, в том числе и в коммерческих целях, вплоть до декабря 2018 года. Но вдруг спустя пять лет

вопросы возникли у следователей. По версии следствия, «НИТА» обязалась поставить авиационный тренажер, который являлся бы новым изделием. Вместо этого был поставлен якобы бывший ранее в эксплуатации. И якобы данный факт был скрыт от заказчика, а все полученные по контракту деньги были похищены.

Действительно, одним из требований при госзакупках может быть поставка нового оборудования. Однако специалисты понимают, что в случае с авиатренажерами это требование практически невыполнимо, так как, например, авиационная кабина берется от списанного самолета. При этом абсолютно новый тренажер стоил бы в разы дороже, а на его изготовление ушло бы несколько лет. В свою очередь руководство «НИТА» не скрывало, что заказало у иностранной компании – мирового лидера по производству авиационных тренажеров – его изготовление, поставку, монтаж и пусконаладку. Для производства тренажера были приобретены новейшие системы и оборудование. Установлены исключительно современные дорогостоящие основные части тренажера – система визуализации и система подвижности, оплачено новейшее программное обеспечение. Самим производителем тренажеру был присвоен уникальный заводской номер нового, вновь созданного изделия. Бывшие в употреблении модернизированные и проверенные на функциональность детали тренажера производителем никак не маскировались и вместе с шильдами завода-изготовителя и датами производства были доступны для осмотра специалистам заказчика. То есть тренажер официально купили за границей, установили, эксплуатировали, но при этом все 358 млн выделенных на него рублей украли? Как-то нелогично получается. Да, в контракте говорится о «новом тренажере», но в техническом задании это требование никак не отображается – как по причинам невозможности его исполнения в установленные контрактом сроки и цену, так и из-за элементарной технологической нецелесообразности.

Никто и не отрицает, что заказчик и исполнитель отошли от требований законодательства о госзакупках, что выразилось в неполном исполнении заведомо для обеих сторон невыполнимого условия контракта. Но это нарушение явно «не тянет» на уголовную статью о мошенничестве, а попадает в разряд гражданско-правовых отношений.

К тому же проведенная защитой независимая экспертиза реальной стоимости поставленного тренажера и его соответствия заявленным техническим требованиям показала, что тренажер стоил на самом деле даже дороже, чем заявленные в госконтракте 358 млн. В соответствии с заключением независимых экспертов фактическая рыночная стоимость поставленного тренажера на дату поставки составила 360 млн рублей, а в настоящее время его стоимость составляет 506 млн рублей. Стоимость же нового тренажера в 2012 году составила бы 716 млн рублей, а если покупать его сейчас, то почти 1 млрд 600 млн рублей. Как говорится, почувствуйте разницу. По мнению адвокатов, если бы их неоднократные обращения к следствию – провести такую же экспертизу – были услышаны, то у него отпали бы все вопросы по делу.

Ну и самое главное – за те два года, пока идет расследование, деятельность фирмы «НИТА» практически парализована. По ходатайству следствия на счета фирмы наложен арест. Причем сумма арестованных средств превышает сумму контракта. К слову, абсолютно рабочий тренажер CRJ200, который в июне этого года прошел повторную государственную сертификацию, сейчас выведен из эксплуатации. При этом он остается единственным в России для обучения на самолетах этого типа, и непонятно, как готовят сейчас легчиков. И что может произойти, если деятельность компании, которая занимается не только тренажерами, но и встроена в систему обеспечения безопасности полетов по всей стране, будет остановлена, тоже большой вопрос.

Возможно, обращение директора фирмы «НИТА» к уполномоченному по защите прав предпринимателей в Санкт-Петербурге Александру Абросимову поможет наконец разобраться в этой странной истории. Думается, ее подоплека – в несовершенстве

законодательства о госзакупках, в котором не отражены сложные случаи практики, как это произошло в Санкт-Петербурге.

<https://rg.ru/2020/11/02/probel-v-zakonodatelstve-o-goszakupkah-vylilsia-v-ugolovnoe-delo.html>

ТАСС; СИЛА В ЕДИНСТВЕ: ЧТО ИЗВЕСТНО К НАСТОЯЩЕМУ ВРЕМЕНИ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В НАЦПРОЕКТЫ

«Июльский указ» президента, определивший национальные цели развития страны до 2030 года, обязал правительство при участии Госсовета до 30 октября скорректировать действующие **нацпроекты** в соответствии с новыми задачами. Однако на цели указа – сохранение населения, поддержание здоровья и благополучия граждан, создание возможностей для самореализации и развития талантов, формирование комфортной и безопасной среды для жизни, а также условий для эффективного труда и успешного предпринимательства, плюс цифровая трансформация как сквозная задача – будут работать и другие инструменты, помимо **нацпроектов**. Все эти инструменты объединены общим планом, который сегодня обсудил **премьер-министр Михаил Мишустин** с руководителями профильных групп Госсовета. Портал «Будущее России. Национальные проекты» собрал главное, что известно к настоящему моменту об изменениях в **нацпроектах**.

Набор инструментов

Как ранее отмечал первый **вице-премьер Андрей Белоусов**, Единый план достижения национальных целей развития, фактически, объединяет сразу все существующие документальные инструменты: «Единый план – это своего рода интерфейс между указом президента, содержащим общенациональные цели, и операционными документами, которыми руководствуется правительство в своей повседневной работе: госпрограммами или национальными проектами, федеральными проектами, “дорожными картами” и иными документами».

Мишустин, в свою очередь, на встрече с руководителями рабочих групп Госсовета заявил: «Теперь наша общая задача – полностью и в срок реализовать все запланированное, чтобы в каждом регионе, в каждом городе или селе люди увидели конкретные результаты нашей работы».

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин

Задача на этот раз действительно будет общей – **Мишустин** подчеркнул значимость обратной связи с регионами при формировании инструментов достижения наццелей. По его словам, с рабочими группами (которые возглавляют губернаторы) нужно «обсуждать все возможные изменения, которые влекут корректировку региональных проектов перед их внесением в паспорта национальных и федеральных проектов».

Руководитель рабочей группы Госсовета РФ по противодействию распространению коронавируса, мэр Москвы Сергей Собянин предложил пойти еще дальше и не просто обсуждать, но и оставить часть мероприятий Единого плана в ответственности регионов. «Важно в дальнейшем смотреть, чтобы все эти показатели и мероприятия имели достаточно высокую гибкость исполнения, потому что исполнение целей и задач в каждом регионе имеет свою специфику, чтобы мы не создавали мелочной опеки с одной стороны, а с другой стороны были все нацелены на конечный результат. Требуется дальнейшая работа по оптимизации показателей, которые на техническом уровне дробятся и становятся множественными, поэтому максимально, что можно убрать и оставить на ответственности регионов – необходимо в дальнейшем убрать. Речь идет о уже выполнении национальных проектов и контрольных точек прохождения тех или иных мероприятий», – заявил он.

Впрочем, и без «мелочной опеки» ответственности хватит всем. **Мишустин** подчеркнул: «Все члены правительства, ведомств, регионов, органов местного самоуправления, институтов развития должны в полной мере нести ответственность за реализацию единого плана, это вопросы управленческой дисциплины, личной ответственности и компетентности руководителей».

Персональная ответственность изначально заложена в структуре национальных проектов – в каждом показателе каждого **нацпроекта** исполнители указаны пофамильно. Правда, сейчас часть этой ответственности взяла на себя пандемия – чиновники не скрывали, что ряд мероприятий **нацпроектов** пришлось пересматривать из-за ограничений, связанных с коронавирусом. Окончательные варианты новых **нацпроектов** пока не публиковались, однако корреспондентам портала удалось выяснить максимум подробностей о корректировках.

«Цифровая экономика»

Значимость цифрового **нацпроекта** (который формально называется нацпрограммой) неоднократно подчеркивали чиновники высшего уровня. На состоявшемся на днях форуме «ВТБ капитала» «Россия зовет!» **президент РФ Владимир Путин** назвал цифровую трансформацию «важным фактором повышения экономической динамики в нашей стране, улучшения качества жизни людей». А **Мишустин** заметил, что современная цифровая среда позволит, фактически, контролировать и исполнительскую дисциплину: «Она позволит вести постоянный мониторинг и контроль, в том числе общественный, выявлять отклонения от траектории достижения целей, анализировать причины и принимать меры для корректировки движения. Такая система будет открыта для регионов и позволит руководителям субъектов РФ оперативно управлять и контролировать процесс, ориентироваться на результат – улучшение жизни людей, достижение показателей национальных целей».

Что касается показателей собственно **нацпроекта**, то самым заметным изменением станет появление седьмого федпроекта – “Искусственный интеллект”. Соответствующее поручение **президент РФ** дал еще летом. Ожидается, что новый федпроект будет реализовываться во исполнение Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 года, подписанную ранее президентом. Так, одно из его мероприятий, как писал портал “Будущее России. Национальные проекты”, – повышение уровня доверия граждан к технологиям искусственного интеллекта. Для этого будет создан национальный онлайн-портал по ИИ и запущена информационная кампания в СМИ и соцсетях.

Также значительные корректировки произошли по части внедрения связи пятого поколения. Как сообщал замглавы Минцифры РФ Олег Иванов, первые российские города-миллионники с 5G появятся только в 2024 году, хотя изначально сети должны появиться на территории не менее 10 городов-миллионников уже к 2022 году. Кроме этого, правительство пока отказалось от плана развивать 5G на перспективных во всем мире частотах 3,4-3,8 ГГц, которые заняты в России силовыми структурами. Вместо этого в России взяли курс на создание собственного оборудования: ожидается, что к 2024 году сети пятого поколения будут работать на отечественных базовых станциях. Причем уровень их локализации должен составить не менее 40% к этому времени.

Повлияла на приоритеты нацпрограммы “Цифровая экономика” и пандемия. Растет значимость электронных сервисов взаимодействия граждан с государством, поэтому нацпрограмма будет фокусироваться на этом, рассказывал глава Минцифры Максют Шадаев. В обновленной версии нацпрограммы большой акцент будет сделан на электронные госуслуги. Кроме того, рассказывал министр, новыми мероприятиями станут подключение Wi-Fi в школах и обеспечение планшетами учителей. Также в рамках федпроекта «Информационная инфраструктура» в 2021 году планируется подключение к

интернету заповедников – они вошли в перечень социально значимых объектов, которые обеспечивают интернетом по **нацпроекту** с 2019 года.

Дороги и инфраструктура

Инфраструктурные стройки (в том числе те, что заложены в транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (**КПМИ**)) представители властей неоднократно относили к особо значимым для развития, даже с поправкой на пандемию.

И действительно, в **КПМИ** сохранились все знаковые стройки, такие как развитие БАМа и Транссиба, Северного морского пути, строительство ВСМ и автотрассы Москва-Казань, а также планы по развитию сети региональных аэропортов и морских портов.

Однако акцент существенно сместился в пользу развития железнодорожной инфраструктуры. В частности, федпроект «Железнодорожный транспорт и транзит» разделен на три: это «Развитие Восточного полигона железных дорог», «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» и «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна».

В рамках модернизации Восточного полигона основные цели сохранились. Цели же других проектов сдвинут вверх и вправо. Так пропускная способность подходов к портам Северо-Западного бассейна должна увеличиться до конца 2030 года до 220 млн тонн (ранее планировалось более 145 млн тонн до конца 2024 года). Развитие подходов к портам Азово-Черноморского бассейна позволит увеличить провозную способность этого направления до 152 млн тонн к концу 2030 года (до конца 2024 года планировалось 125 млн тонн). Кроме того, проект позволит расчистить к 2030 году в этом направлении коридор под пассажирское движение, что сократит время поездок к побережью.

Общее число федпроектов – девять – в **КПМИ** сохранилось за счет исключения трех проектов: «Коммуникации между центрами экономического роста», «Транспортно-логистические центры» и «Внутренние водные пути». Всего же в рамках изменения **нацпроекта** общее количество целевых показателей снизилось с 56 до 45. А вместо предусмотренных ранее в структуре Комплексного плана 5,4 трлн руб. на период с 2021 по 2024 год, общее финансирование новой редакции составляет 3,8 трлн руб.

Национальный проект «**Безопасные и качественные автодороги**» (**БКАД**), в свою очередь, в результате реформирования получил больший фокус на развитие городского пассажирского транспорта, а также на развитие опорных трасс. Реализовано это в основном через два новых федеральных проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» и «Развитие федеральной магистральной сети». Кроме того, в **нацпроекте** появятся новые показатели удовлетворенности граждан состоянием дорог и качеством транспортного обслуживания.

Обновление общественного транспорта в **БКАД** было и ранее: в составе одной из задач в 2020–2024 гг. планировалось выделить 20 млрд рублей из бюджета и 13 млрд рублей со стороны Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) на обновление общественного транспорта в ряде регионов. Однако новая инициатива кардинально масштабней.

Отдельный федеральный проект по пассажирскому транспорту теперь оценивается в 203,3 млрд рублей до 2024 года, и еще 417 млрд рублей – с 2025 года до 2030 года. Средства в основном планируются внебюджетные. Привлечь инвесторов должны новые подходы: разработка единых стандартов и правил обслуживания, цифровизация и вывод сферы пассажирских перевозок из серой зоны. Ожидается, что доля обновленного общественного транспорта в городах вырастет с 9% в 2024 году до 30% в 2030 году.

Проект «Развитие федеральной магистральной сети» фактически состоит из перенесенных в **БКАД** дорожных объектов **КПМИ**. Работы по ним остаются направлены на развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг». Финансирование до 2030 года

составит порядка 4,41 трлн рублей, что позволит построить и реконструировать около 5 тыс. км дорог силами **Росавтодора** и ГК «Автодор».

Основа **БКАД** – федеральный проект «Дорожная сеть» переименуется в проект «Региональная и местная дорожная сеть». При этом в нем появится показатель, характеризующий удовлетворенность граждан состоянием дорог. С уровня в 40% в текущем году он должен вырасти до 50% в 2024 году и до 60% в 2030 году. Традиционный показатель – доля дорожной сети городских агломераций в нормативном состоянии, остается неизменным. К 2024 году его планируется поднять до 85% (с нынешних 69%) и удерживать на этом уровне до 2030 года. В этот же федеральный проект войдут задачи по ремонту мостов и путепроводов, которые ранее **Минтранс** планировал выделить в отдельный проект.

На встрече с **Мишустин**ым в пятницу глава Республики Бурятия и руководитель рабочей группы Госсовета по направлению «Транспорт» Алексей Цыденов отметил, что показатели **нацпроекта БКАД** должны быть достигнуты всеми регионами. Также он обратился к **Мишустину** с просьбой поддержать формирование нового **нацпроекта** по внутренним водным путям, предусматривающим как обеспечение гарантированных глубин, так и ликвидацию узких мест.

«Жилье и городская среда»

На встрече с руководителями рабочих групп Госсовета **Мишустин** вновь подчеркнул значимость развития городов, а **Путин** на форуме «Россия зовет!» напоминал о задачах по повышению доступности ипотеки. Все эти моменты сейчас отражены в **нацпроекте** «Жилье и городская среда». Источник портала «Будущее России. Национальные проекты» в аппарате правительства отметил, что «тектонических» изменений в структуре **нацпроекта** не предусматривается, все корректировки направлены на «донастройку». Об этом говорил ранее и глава Минстроя Владимир Якушев. Так, в сентябре 2020 года министр отмечал, что целевой показатель **нацпроекта** по возведению 120 млн кв. м в год жилья (сейчас – около 80 млн. кв. м. в год – прим.ред.) станет более весомым в обновленном **нацпроекте** и получит статус национальной цели наряду с целью по улучшению жилищных условий 5 млн российских семей ежегодно.

Также в **нацпроекте** требуется обозначить ускоренное расселение аварийного жилья в России за счет опережающего финансирования, и добавить правовые механизмы расселения жилья ветхого – морально устаревшего, но пока конструктивно безопасного, чего не было в текущей версии **нацпроекта**. Более серьезную роль в обновленной версии жилого **нацпроекта** должно получить индивидуальное домостроение – пока мероприятия **нацпроекта** направлены, в основном на развитие индустриальной застройки. Кроме того, жилищный **нацпроект** может быть дополнен пунктом о развитии таких финансовых инструментов, как инфраструктурные облигации в сфере жилищного строительства. Такие ценные бумаги выпускаются для финансирования инфраструктуры в стройке – например, дорог и сетей.

Из значимых административных изменений можно отметить только то, что федеральный проект «Чистая вода» перейдет из экологического **нацпроекта** в жилой, также отметил собеседник портала. «Формально федпроект переходит из **нацпроекта** «Экология» в **нацпроект** «Жилье и городская среда» с 1 января 2021 года, но мы уже работаем в парадигме, что этот федпроект – наш», – в свою очередь подтвердил собеседник портала в Минстрое. В министерстве напомнили, что строительное ведомство и сейчас администрирует мероприятия этого федерального проекта, и в целом его мероприятия относятся к отрасли жилищно-коммунального хозяйства, за которую также отвечает министерство.

Федеральный проект «Чистая вода» предполагает строительство и реконструкцию объектов для обеспечения качественной питьевой водой из систем центрального водоснабжения 99% городского населения РФ. По нему предусмотрено финансирование в

размере 242 млрд рублей, из которых 146 млрд – средства федерального бюджета. В результате более 2 тыс. объектов водоснабжения должны быть созданы или реконструированы реализованы до 2024 года.

«Демография»

А вот **нацпроект** «Демография» в силу прямой связанности большинства показателей с «человеческим фактором», подвергся и существенному влиянию пандемии. Так, именно в связи с коронавирусом Минздрав заявлял о пересмотре целевых показателей федерального проекта «Укрепление общественного здоровья», а **замминистра** здравоохранения России Олег Салагай отмечал, что корректировки будут не в сторону сокращения мероприятий, а в сторону «других конкретизаций и таргетирования», которые позволят в конечном итоге добиться реализации **нацпроекта**. «Иными словами – проект должен даже в этих непростых обстоятельствах обеспечивать решение тех задач, которые были поставлены главой государства», – говорил Салагай.

Кроме того, Минздрав также скорректировал показатели федпроекта «Старшее поколение», касающиеся госпитализации на геронтологические койки и охвата граждан старше трудоспособного возраста профилактическими осмотрами.

Что касается федпроекта «Спорт – норма жизни», то глава Минспорта Олег Матыцин отмечал, что планируемые корректировки со стороны его министерства будут незначительными. «У нас есть определенные опасения, что в части строительства спортивных сооружений в этом году могут быть риски невыполнения, однако в следующем году мы все наверстаем», – отмечал Матыцин. При этом с 2021 года Минспорт планирует выделять бюджетное финансирование в рамках федерального проекта «Спорт – норма жизни» на строительство спортивных объектов только тем регионам, которые предварительно проводили конкурс по привлечению частного партнера, заявлял ранее замглавы министерства Азат Кадыров.

В то же время планировалось пересмотреть линейку рождаемости в 2021-2023 годах, отмечала замглавы Минтруда РФ Елена Мухтиярова. По ее словам, это связано с рисками недостижения показателей по суммарному коэффициенту рождаемости, который является одним из ключевых, а также по коэффициенту рождаемости в отдельных возрастных группах (относятся к федпроекту «Финансовая поддержка семей при рождении детей»). «Соответственно, мы предполагаем, что будем их корректировать в текущем году и уточнять линейку 2021-2023 годов», – сказала она.

В отчете Счетной палаты ранее сообщалось, что показатель суммарного коэффициента рождаемости – числа детей, которые приходятся на одну женщину, – в 2019 году не достиг планового значения в 1,63, которое зафиксировано в паспорте **нацпроекта**, и вместо этого составил 1,504.

Чтобы выполнить цель по сохранению населения, также обсуждалось включение в **нацпроект** инструментов миграции, рассказала ранее порталу директор Института социального анализа и прогнозирования Татьяна Малева, которая участвовала при обсуждении корректировок в **нацпроекты** на одном из совещаний с участием правительства.

«Здравоохранение»

В то же время в Минздраве считают вполне достижимой задачей увеличение продолжительности жизни россиян до 78 лет (особенно к 2030 году). При этом **замминистра** здравоохранения РФ Евгений Камкин ранее отмечал, что рост доли граждан старше трудоспособного возраста потребует своевременной перестройки всей системы здравоохранения в целом, с акцентом на профилактику и лечение заболеваний, которые связаны с возрастом и старением.

Как ранее порталу «Будущее России. Национальные проекты» сообщил министр здравоохранения РФ Михаил Мурашко, больше всего сократить смертность населения можно за счет снижения смертности от сердечно-сосудистых заболеваний. Кроме того, по

его словам, в национальном проекте «Здравоохранение» также могут появиться задачи, направленные на борьбу с инфекционными угрозами.

При реализации **нацпроекта** «Здравоохранение» запланированы также мероприятия по внедрению электронных рецептов. По информации Минздрава России, согласно обновленному паспорту федерального проекта по цифровизации здравоохранения, планируется, что уже к 2021 году должны быть приняты региональные правовые акты, чтобы предоставить возможность медучреждениям и гражданам использовать электронные рецепты, а к 2023 году сервис электронных рецептов будет доступен повсеместно.

Кроме того, как сообщал в интервью порталу «Будущее России. Национальные проекты» **замминистра** здравоохранения РФ Павел Пугачев, в рамках **нацпроекта** есть отдельное направление – создание вертикально-интегрированных информационных систем. Эти системы позволяют отследить маршрутизацию и лечение каждого конкретного пациента. Такие системы запланированы для пациентов с кардиозаболеваниями, онкологическими, а также по акушерско-гинекологическому профилю. А весной появилась еще одна система – для мониторинга пациентом с коронавирусной инфекцией.

Мероприятия по модернизации первичного звена здравоохранения также стали важной составляющей достижения национальных целей. Это отметил и руководитель рабочей группы Госсовета по направлению «Здравоохранение», губернатор Ивановской области Вячеслав Воскресенский на совещании с **Мишустиным**. «Большинство людей с системой здравоохранения сталкиваются именно в «первичке» – в поликлинике, фельдшерско-акушерском пункте, и результаты работы первичного звена наиболее ощутимы людьми на местах. Важно, чтобы эта серьезная сумма средств, беспрецедентная, была потрачена с максимальной отдачей для людей», – пояснил Воскресенский. Дополнительно на эти задачи по решению **президента РФ** было выделено 500 млрд рублей, а реализация мероприятий по модернизации первичного звена здравоохранения стартует уже в начале нового года.

«Наука» плюс университеты

Действующий **нацпроект** «Наука», в свою очередь, расширяет функционал за счет **нацпроекта** «Образование» и получит новое название. «Структура национального проекта «Наука и университеты» создана на основе перераспределения ресурсов и интеграции результатов двух действующих национальных проектов – **нацпроекта** «Наука» и ряда федеральных проектов **нацпроекта** «Образование» в части компетенций Минобрнауки России», – прокомментировали порталу в **пресс-службе** Минобрнауки России. По мнению ведомства, его реализация позволит на качественном уровне достичь к 2030 году показателя национальной цели «Возможности для самореализации и развития талантов» и обеспечить присутствие России в числе десяти ведущих стран мира по объему научных исследований и разработок. В том числе за счет создания эффективной системы высшего образования.

В едином национальном проекте предлагается реализовывать системные меры по четырем федеральным проектам – «Интеграция», «Исследовательское лидерство», «Инфраструктура» и «Кадры», которые во многом перекликаются с федеральными проектами национального проекта «Наука» в существующем виде.

В частности, федеральные проекты «Интеграция» и «Исследовательское лидерство» будут направлены на создание научно-образовательных и научно-производственных структур мирового уровня, а также повышение уровня региональных систем высшего образования и науки. Как видно из проекта Единого национального плана по восстановлению экономики, всего предполагается создание не менее 45 таких центров вместо 15, предполагаемых ранее. Также в проекте появится задача по открытию 35 центров трансфера технологий для последующей коммерциализации результатов

интеллектуальной деятельности, чего не было в существующей версии национального проекта.

Отдельное внимание в «Науке и университетах» будет уделено повышению привлекательности российской науки и образованию ведущих российских и зарубежных ученых и молодых исследователей. Под эту задачу обновленного **нацпроекта** будет создан отдельный федеральный проект «Кадры». В частности, он предполагает развитие института «постдокторантуры», предполагающей поддержку не менее 120 проектов и программы кадрового резерва руководителей и управленческих команд образовательных и научных организаций. Кроме того, по программе планируется создать не менее 30 лабораторий мирового уровня под руководством ведущих ученых с мировым именем, что перекликается с существующей программой мегагрантов.

Новым в национальном проекте станет и то, что теперь средства на обновление приборной базы смогут получить не только научно-исследовательские институты, но и университеты. На это будет нацелен федеральный проект «Инфраструктура».

Задач, связанных с развитием атомных технологий в новом **нацпроекте** не предвидится. В текущей версии **нацпроекта** они также прямо не прописаны и фигурируют лишь в формате мегасайенс-проектов, в этом виде они перешли и в «Науку и университеты». Развитие атомной отрасли получило поддержку в формате отдельной комплексной программы Росатома «Развитие техники, технологий и научных исследований в области использования атомной энергии». Ранее было принято решение о ее финансировании по той же схеме, что и национальные проекты без выделения в отдельный **нацпроект**.

«Образование»

Заложенные изначально в **нацпроекте** «Образование» цели остались неизменными и после корректировки: это вхождение России в число десяти ведущих стран мира по качеству общего образования, а также воспитание гармонично развитой личности на основе духовно-нравственных ценностей, исторических и национально-культурных традиций. Тем не менее, для их достижения было решено внести в документ ряд содержательных и структурных изменений.

Если высшее образование перешло в «научный» **нацпроект**, то в общем образовании сделан акцент на поддержку сельских школ. В них до 2025 года Минпросвещения планирует поставить все необходимое оборудование: речь идет о лабораториях по химии, физике и биологии. Кроме того, продолжится создание на базе таких школ центров цифрового и гуманитарного профилей «Точка роста», в которых детей обучают работать с 3D-принтерами, квадрокоптерами, очками виртуальной реальности и т.д.

Для повышения качества общего образования решено также сделать упор и на поддержку отстающих школ в рамках проекта «500+». В 2020 и в 2021 годах методическую поддержку получают 10 тысяч школ, которые по результатам различных проверочных работ показывали низкие показатели успеваемости.

Высшая школа в **нацпроекте** «Образование» теперь будет представлена только педагогическими вузами, на базе которых будут создаваться педагогические «кванториумы»: в них будущих учителей будут учить работать с оборудованием, которое уже сегодня поставляется в школы.

При этом **нацпроект** «Образование» пополнится отдельным федеральным проектом, который позволит усилить работу по воспитанию подрастающего поколения – это «Патриотическое воспитание граждан РФ», который был разработан по поручению **президента России**.

«Малое и среднее предпринимательство»

Обновленный **нацпроект** «Малое и среднее предпринимательство (МСП) и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» будет ориентирован на сопровождение бизнеса на всех этапах развития: самозанятости, микропредприятия, малого бизнеса и среднего.

Согласно новому паспорту, число федеральных проектов в **нацпроекте** сократилось с пяти до четырех. Теперь он будет включать проекты по поддержке самозанятых граждан, акселерации субъектов МСП, созданию условий для легкого старта и комфортного ведения бизнеса, а также проект по созданию цифровой платформы для дистанционного доступа МСП к мерам господдержки и услугам.

Вопросы, связанные с переходом бизнеса на следующую стадию, например, из микропредприятия в малый бизнес, планируется решить донастройкой текущих налоговых режимов и либерализацией законодательства.

В обновленный **нацпроект** вошел пункт по развитию механизмов льготного кредитования малых и средних предприятий с пониженной процентной ставкой – не выше 7% годовых с 2021 года. В прошлой версии **нацпроекта** максимальная ставка по льготным кредитам для МСП по программе Минэкономразвития составляла 8,5%.

Еще одним новым механизмом стало «расширение доступа к альтернативным источникам финансирования для бизнеса путем запуска новых финансовых инструментов» – краудинвестинга и факторинга. Помимо этого, бизнес может рассчитывать на комплексную финансово-гарантийную поддержку.

По **нацпроекту** Минэкономразвития разрабатывает цифровую платформу – сервис для развития бизнеса. Он станет «единым окном» по получению всех мер поддержки и услуг для предпринимателей, самозанятых, а также тех, кто планирует начать собственное дело. В планах – наличие на платформе востребованных сервисов, маркетплейсов, финансовых продуктов и онлайн-офиса.

Эти и другие меры, как следует из паспорта **нацпроекта**, позволят увеличить численность занятых в сфере малого и среднего предпринимательства до 23 млн человек по итогам 2024 года. К концу 2030 года планируется довести этот показатель до 25 млн.

«Производительность труда и поддержка занятости»

Текущая цель национального проекта – рост производительности на средних и крупных предприятиях базовых несырьевых отраслей экономики не ниже 5% в год к 2024 году в новой версии паспорта дополнится социально ориентированными результатами: внедрением на предприятиях онлайн-сервисов цифровой экосистемы **нацпроекта**, расширением спектра услуг ФЦК и РЦК, созданием движения рационализаторов с привлечением специалистов и инфраструктуры WorldSkills.

В то же время, **нацпроект** будет компактнее. Из трех федеральных проектов останется два: «Системные меры по повышению производительности труда» и «Адресная поддержка повышения производительности труда на предприятиях». А федеральный проект «Поддержка занятости», который создавался как вспомогательный механизм при внедрении технологий бережливого производства, не закроется, а перейдет в ведение Минтруда. Теперь инструменты проекта будут использованы при решении социальных задач.

Новым направлением **нацпроекта** станет и создание совместно с WorldSkills движения рационализаторов, предполагающее участие сотрудников предприятий в улучшении производства. Специалисты WorldSkills помогут предприятиям с аудитом рабочих мест, разработкой профессиональных стандартов для всех должностей компании, и переподготовкой сотрудников в случае необходимости.

«Экология»

Как сообщил порталу высокопоставленный источник в Минприроды России, в новой версии экологического **нацпроекта** будут изменены те федеральные проекты, при исполнении которых средства осваивались слабо. Так проекты «Сохранение лесов» и «Сохранение уникальных водных объектов» почти не меняются. В то же время возможна смена курирующего ведомства и большие внутренние изменения в проектах «Оздоровление Волги» и «Внедрение наилучших доступных технологий».

«По статистике **нацпроект** «Экология» не в лидерах, лучше всего обстоят дела у «Сохранения лесов» и «Сохранения уникальных водных объектов». «Оздоровление Волги» страдает из-за того, что сопряжен с большим числом соисполнителей. Поэтому средства не выделяются», – сказал источник.

В то же время по примеру Волги может появиться отдельный проект по Дону, который сильно обмелел за последние годы и протекает в 15 регионах страны. Также возможен отдельный проект по экологическому просвещению, который будет включать мероприятия по поддержке экологического добровольчества.

Кроме этого, обсуждаются новые меры по созданию современных мусорных полигонов, системы онлайн-контроля за полигонами, развитие рынка вторсырья, системы утилизации, повсеместного внедрения раздельного сбора отходов. «В самом плане не раскрывается содержания, что и как будет делаться. Этот вопрос пока дискуссионный. Здесь важно, что обратили внимание на проблему полигонов. Эта проблема очень острая. В России образуется на 20% отходов больше, чем существует допустимых мест для их размещения. Это означает, что у нас нет мест размещения полигонов. Где-то такой дефицит составляет более 50%», – сообщили порталу в **пресс-службе** Российского экологического оператора (РЭО). В свою очередь РЭО разработало дорожную карту по внедрению раздельного сбора отходов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sila-v-edinstve-cto-izvestno-k-nastoasemu-vremeni-ob-izmeneniah-v-nacproekty>

ТАСС; 2020.02.11; ПУТИН: РОССИЯ ПЛАНИРУЕТ РЕАЛИЗОВАТЬ ЦЕЛЫЙ НАБОР ПРОЕКТОВ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА

Российские власти планируют в ближайшее время реализовать целый набор проектов по развитию транспортной инфраструктуры. Об этом **президент России Владимир Путин** рассказал в понедельник, общаясь в режиме видео-конференц-связи с участниками конкурса «Большая перемена».

«В наших планах – не только развитие железнодорожной инфраструктуры, но и автотранспортных магистралей, – сказал глава государства. – В ближайшее время планируется к осуществлению целый набор планов по развитию инфраструктуры».

Среди проектов по развитию железнодорожной сети он назвал строительство подъездов к бассейну Черного моря, развитие Восточного полигона РЖД, расширение возможностей БАМа и Транссиба. По словам **Путина**, также речь идет о развитии автодорожной инфраструктуры, в частности, он упомянул строительство трассы «Таврида».

Большая часть перечисленных **президентом РФ** транспортных проектов реализуется в рамках **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**. Общее финансирование проекта **КПМИ** с 2021 по 2024 год составляет 3,8 трлн рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/putin-rossia-planiruet-realizovat-celyj-nabor-proektov-po-razvitiu-transporta>

ПРАЙМ; 2020.02.11; СПУЩЕНО НА ВОДУ СУДНО «КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ», СТРОЯЩЕЕСЯ НА ПРОТЯЖЕНИИ 10 ЛЕТ

Амурский судостроительный завод (входит в структуру «Объединенной судостроительной корпорации») спустил на воду аварийно-спасательное судно «Керченский пролив», строительство которого длится уже десять лет, сообщает **Росморречфлот** со ссылкой на ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта».

Как следует из сообщения **Росморречфлота**, судно спущено на воду в минувшую пятницу, 30 октября. «Строительство судна идет по графику, несмотря на трудности,

связанные с действием противоэпидемиологических и карантинных мер. Его готовность составляет 70%», – говорится в релизе.

Закладка многофункционального спасательного судна «Керченский пролив» проекта MPSV06 состоялась еще летом 2010 года. Однако из-за разногласий между тогдашним подрядчиком проекта Дальневосточным центром судостроения и судоремонта (ДЦСС) и **Росморречфлотом** госконтракт был расторгнут. Спустя восемь лет отраслевое агентство заключило контракт с ОСК, которая и стала исполнителем работ по строительству судна.

«Судно мощностью 7 МВт с усиленным ледовым классом строится в рамках реализации мероприятия Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и госпрограммы «Развитие транспортной системы».... Основная задача судна – осуществлять патрулирование в северных морских широтах, выполнять аварийно-спасательные задачи в районах судоходства и морского нефтегазового и рыбного промыслов», – говорится в релизе **Росморречфлота**.

Судно войдет в состав «Морспасслужбы». Сейчас в составе спасательного флота ведомства эксплуатируются два судна проекта MPSV06 «Мурман» и «Берингов пролив», построенные на немецкой верфи Nordic Yards.

ТАСС; 2020.02.11; ПК «ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ» ПОСТАВИТ В ПЕТЕРБУРГ 13 НИЗКОПОЛЬНЫХ ТРАМВАЕВ

ПК «Транспортные системы» (входит в группу «Трансмашхолдинг») поставит в Санкт-Петербург 13 трамваев до марта 2021 года. Трамваи поступят в лизинг в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», сообщили ТАСС в понедельник в **пресс-службе** компании.

«Российский разработчик и производитель современного городского электротранспорта «ПК Транспортные системы» поставит 13 новых трамваев в Санкт-Петербург, – сказали в **пресс-службе**. – Новые трамваи приобретаются в лизинг за счет участия в **нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Отмечается, что в город поступят 13 трамваев, 11 из которых – двухсекционные вагоны 71-923М «Богатырь М» и два – трехсекционные машины 71-931М «Витязь М».

Соответствующий тендер 28 октября 2020 года выиграла компания ООО «Тяжпромлизинг», которая заключила контракт с «ПК Транспортные системы» на производство и поставку подвижного состава. Его произведут на Невском заводе электрического транспорта имени Федора Пироцкого в Петербурге. Итоговая сумма контракта – порядка 1,1 млрд рублей, следует из данных портала госзакупок.

Как отмечали ранее в комитете по транспорту, планируется, что новые трамваи закроют потребность в современном подвижном составе на обновленных маршрутах № 60 и № 100, которые работают «в режиме метро» – с интервалом 3 минуты. В новых трамваях будут оборудованы светодиодные линии освещения, современные системы климат-контроля, датчики местоположения ГЛОНАСС/GPS, медиакомплексы для трансляции маршрутной информации, а также USB-разъемы для подзарядки мобильных устройств и доступ к Wi-Fi.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pk-transportnye-sistemy-postavit-v-peterburg-13-nizkopolnyh-tramvaev>

ТАСС; 2020.02.11; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 875 КМ ДОРОГ

Подрядчики полностью отремонтировали все 875 км дорог в Вологодской области, которые были запланированы в этом году к капремонту или реконструкции по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, а также по решениям градостроительных советов, прошедших в муниципалитетах. На это было

выделено 14 млрд рублей, в том числе 1 млрд рублей дополнительно, сообщил в понедельник губернатор Олег Кувшинников.

«В этом году был выделен беспрецедентный объем средств на капитальный ремонт и реконструкцию опорной сети дорог, как по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, так и по поручениям градостроительных советов. Заканчивается подписание актов о вводе в эксплуатацию, 875 км дорог отремонтировано, таких объемов не было никогда. 14 млрд рублей, в том числе дополнительно по решению **Министерства транспорта РФ** было выделено почти 1 млрд рублей, на эти средства отремонтировали еще почти 90 км дорог», – сказал глава региона на оперативном совещании областного правительства.

Как пояснил начальник департамента дорожного хозяйства и транспорта области Андрей Накрошаев, всего в этом году планировалось отремонтировать 304 км дорог по **нацпроекту**, но благодаря дополнительному финансированию удалось привести в нормативное состояние 385 км дорог. В целом за счет финансирования из областного бюджета удалось привести к нормативу 875 км дорог. Все объемы исполнены на 100%, сообщил Накрошаев.

На 2021 год запланировано отремонтировать 624 км дорог, на что выделено финансирование в объеме 10,7 млрд рублей. «Список будет пополняться. В прошлом году перед дорожниками поставили задачу провести все торги и заключить контракты заранее. До 1 мая мы заключили все госконтракты, благодаря чему удалось освоить такой колоссальный объем. В этом году планируем заключить контракты еще раньше. На 1 января 2021 года более чем 82% контрактов будут заключены, остальные – в феврале», – сообщил Накрошаев.

Продолжат приводить в порядок дороги городских агломераций – в Вологде и Череповце. В Вологде на ремонт 20 улиц выделено на следующий год 600 млн рублей. В Череповце такое же финансирование направят на ремонт 10 улиц, но они более протяженные и капиталоемкие, чем в Вологде, пояснил начальник департамента. Самым грандиозным проектом дорожного строительства в регионе остается возведение моста через реку Шексну в Череповце. Поставлена задача к 2022 году обеспечить ввод этого объекта, сумма требуемых средств – 17 млрд рублей. В этом году привлечено 6,2 млрд, работы выполнены более чем на 60%. В следующем году в бюджете запланировано 3,5 млрд рублей, сообщил Накрошаев.

В этом году впервые была сделана интерактивная карта всех ремонтов дорог в Вологодской области, она запущена с 1 ноября, где отмечены все объекты всех уровней. Эта карта пока неполная и будет постоянно пополняться, добавил губернатор.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9898743>

ТАСС; 2020.02.11; ВЛАСТИ КУБАНИ В 2021 ГОДУ НАПРАВЯТ ПОРЯДКА 33 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Власти Краснодарского края, являющегося основным курортным регионом РФ, в 2021 году направят порядка 33 млрд рублей на ремонт краевых и муниципальных дорог, сообщил журналистам в понедельник вице-губернатор региона Александр Трембицкий.

«В следующем году на обновление краевых и муниципальных дорог предусмотрено 32,7 млрд рублей. За эти средства планируется привести в порядок более 231 км в районах и порядка 252 км дорог регионального значения», – приводит **пресс-служба** слова вице-губернатора Краснодарского края.

Уточняется, что среди крупных проектов на 2021 год запланированы строительство четырехполосного обхода Тимашевска, обход станции Ленинградской протяженностью 16,6 км, а также начало строительства нового въезда в Краснодар, включающего транспортный коридор через улицу Тихорецку от улицы имени Володарского до федеральной трассы М-4 «Дон».

В летний период загруженность дорог в Краснодарском крае достигает пика, на трассах, ведущих к Черноморскому побережью, образуются пробки, заторы возникают и в населенных пунктах региона, через которые следует транзитный транспорт из-за отсутствия объездов. Нагрузка на транспортную инфраструктуру Кубани еще больше увеличилась после открытия Крымского моста. В регионе на протяжении последних лет по поручению губернатора ведется активная работа по приведению в порядок ведущих к побережью трасс и муниципальных дорог, строительство новых за счет регионального бюджета и федеральных госпрограмм. В городских агломерациях стартовал ремонт и строительство дорог в рамках **нацпроекта**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-kubani-v-2021-godu-napravat-poradka-33-mlrd-rublej-na-remont-dorog>

ТАСС; 2020.03.11; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ В 2021 ГОДУ УВЕЛИЧАТ ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В 1,5 РАЗА

Власти Псковской области за счет участия в национальном проекте «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» к 2021 году увеличат финансирование работ по ремонту региональных трасс в 1,5 раза – до 3 млрд рублей. Это позволит запустить проекты по переустройству грунтовых дорог в асфальтобетонные, сообщил во вторник ТАСС председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству области Борис Елкин.

«В этом году на ремонт и обустройство дорог потратим порядка 2 млрд рублей. Но уже в 2021 году будет увеличение объема средств в полтора раза. Помимо текущих ремонтов дорог у нас будет предусмотрен капитальный ремонт трасс, и самое важное – мы начнем делать из грунтовых дорог асфальтобетонные, это самые капиталоемкие объемы. Отмечу, что мы рассчитываем существенно увеличить объем финансирования не только за счет **нацпроекта**, но и за счет поступления акцизов от продажи нефтепродуктов», – сказал собеседник агентства.

Он также уточнил, что в первый год реализации **нацпроекта** власти Псковской области занимались в основном текущим ремонтом дорог. На днях власти региона начали проведение первых электронных аукционов на ремонт дорог по **нацпроекту** в 2021 году. В списке региональных трасс на следующий год значится 20 объектов. В их числе трасса Псков – Гдов – Сланцы – Кингисепп, которая является дублером федеральной трассы Р-23, связывающей Псков и Санкт-Петербург. После ремонта дорога поможет разгрузить федеральную магистраль. Кроме того, власти планируют в 2021 году привести в порядок ряд трасс в приграничных территориях, в том числе дорогу Опочка – Красногородск – граница с Латвией.

Протяженность региональных дорог в Псковской области составляет более 8 тыс. км, при этом лишь 34% из них находится в нормативном состоянии. Кроме того, область является приграничной – это единственный регион РФ, который граничит сразу с тремя иностранными государствами, пропуская через свою территорию поток транзитных грузовых автомобилей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pskovskie-vlasti-v-2021-godu-uvelicat-finansirovanie-remonta-regionalnyh-dorog-v-1-5-raza>

РИА НОВОСТИ; 2020.02.11; В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ РЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ К ДАЧНЫМ УЧАСТКАМ

Дорога более чем двум тысячам садовых участков отремонтирована в Тюмени в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщает главное управление строительства области.

«В Тюмени отремонтирована улица Варшавская, это дорога к двум СНТ – «Суходольное» и «Лесная поляна», где находится свыше двух тысяч дачных участков. На протяжении

всей улицы, а это 3 километра дороги, было обновлено асфальтобетонное покрытие, отремонтированы тротуары, разворотная площадка и стоянка для автобусов, выполнены работы по подъезду к домам, а также обновлена разметка и дорожные знаки», – говорится в сообщении.

По словам председателя регионального отделения Союза садоводов России и члена Общественной палаты Тюменской области Алексея Кучерова, ремонт оказался очень своевременным, так как в период пандемии много тюменцев самоизолировались на своих дачных участках.

«Также в Тюменской области в рамках соглашения, подписанного правительством региона и Союзом садоводов России, в проездем состоянии круглый год поддерживаются дороги к садоводческим обществам. Зимой чистится снег и наледь, дороги грейдуются, так как многие дачники постоянно проживают в садоводческих обществах, пользуются общественным транспортом. Мы стараемся задействовать все проекты для улучшения транспортной и дорожной инфраструктуры садоводческих и дачных объединений тюменцев. **Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** отлично помогает нам в этой работе», – добавил Кучеров.

<https://ria.ru/20201102/dorogi-1582720224.html>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1081721/2020-11-02/dorogu-k-dvum-tys-dachnym-uchastkov-otremontirovali-v-tiumeni>

ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; ИНТЕРВЬЮ: ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ОБЩЕНИЯ НЕ ХВАТАЕТ, НО ЖИТЬ РЫНОК МОЖЕТ И БЕЗ НЕГО – ПЕРВЫЙ ЗАМПРЕД ВТБ

Пандемия коронавируса, снесшая в этом году на своем пути немало привычных бизнес-сообществу мероприятий, серьезно видоизменила и одно из центральных событий российской деловой повестки – инвестиционный форум «ВТБ Капитала» «Россия зовет!». В этом году он прошел в онлайн-формате, который, впрочем, не сильно сказался на содержании форума – в нем традиционно приняли участие и президент **Владимир Путин**, и завсегдатаи макропанели – глава ЦБ и профильные министры.

О том, как работать с корпоративными клиентами и проводить сделки в новых реалиях, в интервью «Интерфаксу» рассказал **первый заместитель президента – председателя правления ВТБ (МОЕХ: VTBR) Юрий Соловьев**, стоявший у истоков как форума, так и инвестбанковского бизнеса группы.

– Корпоративный банковский бизнес, возможно, не так сильно затронули прямые ограничения из-за пандемии коронавируса, как потребительские сегменты экономики, но и он был вынужден адаптироваться под изменившиеся внешние условия. Как выстраивается коммуникация с корпоративными клиентами с учетом новых реалий?

– К сожалению, коронавирус вносит свои коррективы во все, и привычный уклад жизни очень сильно изменился. Даже физические ощущения от нашего форума «Россия зовет!» раньше были другие – когда вы заходите и вас буквально накрывает этой энергией, исходящей от огромного количества собравшихся участников.

Но как всегда, у любого явления есть и позитивная, и негативная сторона. Что позитивного? Мы вынуждены были, так же, как и в других областях человеческого общения и работы, прийти к новым, в первую очередь, цифровым решениям.

Например, в этом году запустили выдачу первой на рынке онлайн-ипотеки. Первую ипотеку мы сделали с компанией «ПИК», которую я всегда очень хвалю. На мой взгляд, Сергей Гордеев сделал колоссальные шаги, которые отразились на всей индустрии строительства. Он и нас сподвиг на очень быстрые изменения. Если вы помните, в апреле продажи квартир резко упали, было несколько недель, когда они практически пришли к единичным цифрам – даже для такой большой корпорации, как «ПИК». И вот этот

быстрый ответ под давлением сложившихся обстоятельств, который совпал с мерами правительственной поддержки – снижением ставки по льготной ипотеке и другими, и возможность делать сделки онлайн – это действительно спасло и строительный сектор, и нас заставило работать по-новому.

Что удивительно – у нас были сделки, где клиенты покупали квартиру у «ПИКа» из США, из Турции, из Израйля, раньше такое было сложно представить. Это, наверное, одна из тех позитивных вещей, которые случились.

Дальше, мы научились делать электронные гарантии, выдавать электронные кредиты. Все эти процессы шли и до того, но шли постепенно, потому что иногда люди не хотят каннибализировать свои собственные продукты, иногда для этого требуются дополнительные бюджеты, иногда это требует дополнительных усилий – временных, человеческих, для того чтобы сдвинуть и сделать вот такой технологический disruption. Тут пришлось все делать буквально за неделю, и это очень сильно двинуло нас вперед как партнера всех наших больших компаний.

При этом я должен отметить: все равно человеческого общения до конца не заменить, поэтому мы продолжаем встречи, хотя очень многое пришлось перевести в онлайн. У нас, скажем, есть традиция: когда закрывается какая-то большая сделка или размещение, где было потрачено много сил, – например, нужно было добиться именно этой группы инвесторов, или когда бьются какие-то рекорды по количеству, по форме сделок, мы устраиваем совместно с клиентами ужины в честь успешного окончания работы. К сожалению, в этом году пришлось их практически все отменить. Но несколько раз мы делали ужины онлайн, хотя, честно скажу, ощущения от них совершенно не те.

Мы сократили количество встреч, но в моем графике, наверное, порядка 50-70% все равно приходится на реальное общение. С теми, кто переболел, даже общаемся без масок. В основном же проводим встречи в масках, на социальной дистанции. Тем не менее, все равно клиентские встречи, абсолютно точно, до конца убрать нельзя. Успех переговоров во многом зависит от того, как выстроено личное общение. Здесь играют роль и психологический фактор, и уровень доверия. Иногда бывают достаточно сложные человеческие вопросы, которые можно обсудить только с глазу на глаз. С другой стороны, при помощи целой массы цифровых инструментов мы можем делать бизнес онлайн, встречаясь при необходимости и с соблюдением мер предосторожности.

– Подготовка сделок на рынках капитала тоже вся ушла в онлайн, теперь вместо привычных road show телефонные конференции – как в IPO, так и в евробондах. Насколько это комфортно для компаний и инвесторов?

– Есть люди с наработанными связями, с наработанным track-record, для них это – относительное неудобство. Для компаний, которые выходят на рынок первый раз, это действительно чуть более сложный элемент, но и в такой форме работа продолжается. Вы видите, этот год – рекордный по выпускам. Один из рекордных годов за историю России по объему выпуска всех долговых инструментов. Это касается и министерства финансов, главного государственного заемщика, который показал колоссальную цифру, очень быстро смог мобилизовать финансовые ресурсы. Мы видим на рынке и квазисуверенные имена, и частные компании. Огромное количество долговых инструментов было выпущено, причем есть и новые формы – вечные облигации для корпоративного сектора именно на международном рынке, для международных инвесторов. В рублевом выпуске вечных бондов РЖД, который мы размещали, тоже были иностранные инвесторы.

Поэтому нельзя сказать, что невозможность человеческого общения каким-то образом реально ограничивает существование рынка. Этого не хватает, но без этого можно жить.

– Одной из громких сделок года стало ваше партнерство в «Деметра Холдинге» со структурами Винокурова и Боллоева. Акционерная конструкция в СП – финальная на обозримом временном горизонте? Или возможно появление новых партнеров, изменение долей нынешних? Это довольно инвестиционно емкий бизнес, ваши партнеры готовы

наряду с ВТБ вкладываться в его развитие? Или сейчас нет потребности в деньгах акционеров?

– Мы на этой акционерной структуре пока остановились, и она будет неизменна в обозримом будущем. Партнеры, которых мы давно знаем по разным инвестициям, достаточно проверены, достаточно известны, с опытом инвестирования именно в этих отраслях. Если вы посмотрите их предыдущий опыт, вы увидите определенные связи и наработки. Поэтому нам комфортно в таком акционерном составе двигаться в будущем.

По поводу инвестиций – это действительно капиталоемкий сектор, но пока долговая емкость самой компании, самой вертикальной структуры, которую мы выстроили, достаточна для того, чтобы развиваться на свои собственные ресурсы, дополнительных инвестиций со стороны акционеров не требуется.

У нас достаточно большие планы – мы совместно со стратегическими партнерами определили приоритеты в развитии холдинга, построении единой торгово-логистической цепочки и получении синергии между всеми элементами этой цепочки. Важно, что на днях мы заключили первую сделку – это покупка первого элеватора, мы приобрели 100% в ООО «Ипатовский комбинат хлебопродуктов». Элеватор расположен в Ставропольском крае, его мощность единовременного хранения составляет 75 тыс. тонн. Это первый элеватор в нашем периметре. Мы будем продолжать наращивать мощности объемов хранения и в будущем.

В марте этого года мы приобрели 50% в глубоководном терминале в порту в Тамани. У терминала отсутствует приемка зерна в железнодорожных вагонах в связи с отсутствием железнодорожной ветки. Мы совместно с РЖД и с нашими акционерами второй доли, а это наш западный партнер, сейчас работаем над тем, чтобы ее провести и увеличить или добавить приемку зерна в железнодорожных вагонах.

Важным событием текущего сезона стала инициатива ассоциации добросовестных участников рынка по недопущению движения автомобилей с перегрузом. Важнейшая тема. Она очень позитивно должна сказаться на качестве дорог, на увеличении собираемости налогов, на «опрозрачивании» всего бизнеса. Все компании нашего холдинга подписали меморандум об отказе от использования в своей деятельности машин с превышением допустимой массы с 15 сентября. Рынок автомобильных перевозок очень распылен и не организован, поэтому перегруз приводил к разрушению дорог и к опасным ситуациям на дорогах при движении. Полностью поддерживаем переход на цивилизованную форму и строго за этим смотрим.

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.02.11; ТАКСИСТОВ ПОСЧИТАЕТ БАЗА ДАННЫХ: НАРУШИТЕЛИ ПОПАДУТ В ЧЕРНЫЙ СПИСОК

В: В столице создают цифровую базу таксистов. Контролировать, сколько времени водитель провел за рулем, действует ли у него удостоверение, оформлена ли страховка – будет региональная навигационная система. С начала года жертвами ДТП с участием такси в Москве уже стали пятьдесят человек, полторы тысячи пострадали. Тему продолжит Андрей Яценко.

КОРР: Мячковский бульвар. Таксист врезался в легковушку, вылетел на тротуар и протаранил столб. Улица Люблинская. Желтая машина выезжает на встречную полосу. Лобовое столкновение. А это последствия аварии на МКАД печальны, здесь водитель такси уснул за рулем.

Сестру Михаила Муратова таксист сбил на пешеходном переходе.

МИХАИЛ МУРАТОВ: Она погибла. Водитель, скажем так, ударился в бега.

КОРР: Агрегатор зарегистрировал водителя по поддельному паспорту и правам. Нашли беглеца только через три месяца в Туле, где он снова возил пассажиров.

МИХАИЛ МУРАТОВ: Его поймали с очередными поддельными документами.

КОРР: Журналисты вызвали такси через приложение. Водитель без смущения рассказывает, как его коллеги решают проблемы с законом. Схема отработана: билет на родину и замена документов.

ТАКСИСТ: Меняется фамилия, паспорт. Это все легко меняется. Они делов натворили, букву поменяли в фамилии, обратно вернулись.

КОРР: Чтобы отсечь нелегалов, столичный департамент транспорта создает цифровую базу водителей такси.

ДМИТРИЙ ПРОНИН, ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОСКВЫ: Нам важно понимать, кто находится за рулем автомобиля в данный момент. Ведь перевозку осуществляет конкретный водитель, и к сожалению, агрегатор интернет-заказов не занимается в должной мере контролем.

КОРР: Всю информацию о водителе таксопарки и агрегаторы обязаны передавать в ЦОДД в режиме реального времени.

АНДРЕЙ ПОПКОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПРОФСОЮЗОВ ТАКСИСТОВ, ЧЛЕН ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА МИНТРАНСА РОССИИ: Люди, как говорится, из ближнего зарубежья, которые не могут по определению садиться за руль, они сидят. Эта система будет выбрасывать и не будет допускать, условно, водителя к заказу.

КОРР: А еще таксисту нельзя работать больше двенадцати часов. Но и этот запрет легко обходят.

ВЛАДИМИР КРАСНОСЕЛЬСКИЙ, ВОДИТЕЛЬ ТАКСИ: Они могут проработать по одним аккаунтам сколько-то часов – там, по другим аккаунтам – здесь. Они могут сутками работать.

КОРР: Теперь работать сутками не получится. На линии больше положенного – система заблокирует профиль сразу во всех приложениях.

БОГДАН КОНОШЕНКО, РУКОВОДИТЕЛЬ ТАКСОМОТОРНОГО ПАРКА: Для того, чтобы заказы передавались только легальным перевозчикам, и видеть, сколько времени водитель находится на линии, уже хотя бы для этого тот цифровой профиль, который сегодня Департамент транспорта вводит.

КОРР: В машину Алексея Косенкова врезалось такси. Но за ремонт пришлось платить самому.

АЛЕКСЕЙ КОСЕНКОВ: Выходит таксист. Я говорю: у вас есть страховка? Он говорит: у меня нет страховки, вообще нет страховки. Показывает – у него есть только права и СТС на машину. Права гражданина Таджикистана.

КОРР: Сейчас водителя без страховки может поймать только инспектор.

СОТРУДНИК ГИБДД: Будет предоставлен страховой полис?

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Нет.

СОТРУДНИК ГИБДД: Не будет?

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Нет, нет.

СОТРУДНИК ГИБДД: Тогда в отношении вас будет составлен материал за отсутствие.

КОРР: Но скоро этим займется программа. Нет страхового полиса или он поддельный – отправят в черный список.

МАКСИМ ШУШАРИН, ДИРЕКТОР КОМПАНИИ-АГРЕГАТОРА: Мы передаем информацию по его, допустим, страховому полису, по водительскому удостоверению в базу данных, государство уже по своим учетам прогоняет. Эта система реально помогла бы очистить рынок и от поддельных страховых полисов, и от нехороших людей в сфере такси.

КОРР: Оцифровать профили всех водителей такси должны до конца этого года.

Андрей Ященко, Анна Митрохина, Сергей Евдокимов и Сабина Халикова. «Вести»

<https://www.vesti.ru/article/2480263>

ТАСС; 2020.03.11; УЛЬЯНОВСКИЕ ВЛАСТИ РАЗРАБОТАЮТ ПРОГРАММУ ОБНОВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ

Программу обновления пассажирского транспорта на ближайшие три года разработают для всех муниципальных образований Ульяновской области. Об этом сообщил ТАСС губернатор региона Сергей Морозов.

«Мы должны составить программу обновления пассажирского транспорта в муниципальных образованиях Ульяновской области на ближайшие три года. В каждом муниципалитете в этом году предстоит сделать анализ маршрутной сети», – сказал собеседник агентства.

Морозов добавил, что поддержку в этом вопросе окажет региональный Минтранс. «Мы должны отталкиваться и от обращений жителей. Важно знать, что люди думают о транспортной доступности», – пояснил губернатор. По его словам, основным критерием анализа станет качество обслуживания пассажиров. «Здесь нужно оценить соблюдение графика, безопасность и комфорт. На основе такого анализа мы разработаем новую модель транспортного обслуживания и развития маршрутной сети в муниципалитетах», – отметил Морозов.

Губернатор добавил, что пока идет изучение транспортной доступности к объектам здравоохранения, образования, социальной сферы. Оценивается также удобство расписания движения автобусов и проводится обследование существующего автобусного парка.

Глава региона уточнил, что на территории Ульяновской области уже внедрили пять систем: комплексы фото- и видеofиксации, прием электронных платежей на пассажирском электротранспорте, видеомониторинг дорожной обстановки, центр организации дорожного движения и метеоконтроль. В стадии внедрения еще две – автоматизированная система управления дорожным движением и автоматическая система весогабаритного контроля.

«Для контроля за движением общественного транспорта создан мониторинговый центр организации дорожного движения с применением региональной навигационно-информационной системы и использованием аппаратуры ГЛОНАСС, установленной на транспортных средствах. Он дает возможность в режиме реального времени производить мониторинг и контроль за движением транспорта, формировать отчеты по итогам работы. Полученные данные позволяют дисциплинировать перевозчиков, нарушающих расписание движения, и привлекать их к ответственности», – сказал губернатор.

<https://tass.ru/obschestvo/9900597>

КОММЕРСАНТЬ ЕКАТЕРИНБУРГ; 2020.03.11; ЭКРАНЫ НАВОДЯТ ТЕНЬ НА ТАКСИСТОВ; ВОДИТЕЛИ НЕ ГОТОВЫ ВЫПОЛНИТЬ УКАЗ ГУБЕРНАТОРА ОБ УСТАНОВКЕ ЗАЩИТЫ В САЛОНЕ

Руководители екатеринбургских таксопарков, недовольные указом губернатора об установке защитных экранов в такси, встретились с бизнес-омбудсменом и представителем минтранса региона. Участники рынка пожаловались, что материалы, из которых делают экраны, резко выросли в цене. Представитель общественного совета по развитию такси по УрФО заявил, что указ может подтолкнуть водителей в теневой сектор. Пока власти пообещали таксистам, что до 5 ноября их не будут штрафовать за отсутствие экранов.

Указ губернатора Свердловской области Евгения Куйвашева об установке защитных экранов в такси для предотвращения заражения коронавирусом был подписан 28 октября. Он вступил в силу с 29 октября. За отсутствие экранов юрлицам грозит штраф от 50 тыс. руб. На следующее утро около 20 машин такси в знак протеста выехали на главную площадь Екатеринбурга. Таксисты добились встречи с министром транспорта

Свердловской области Василием Старковым. Он пояснил, что конструкция должна исключать прямолинейный поток воздуха между водителем и пассажиром.

По оценкам участников рынка, в Екатеринбурге работает от 2,5 до 4,5 тыс. автомобилей такси в зависимости от времени суток и дня недели.

В понедельник в онлайн-режиме прошла встреча руководителей екатеринбургских таксопарков с представителями минтранса и региональным бизнес-омбудсменом Еленой Артюх.

Представитель общественного совета по развитию такси в регионах России по УрФО Владимир Герасименко на ней заявил, что указ может заставить бизнес уйти в теневой сектор. По его словам, таксистам дали короткий срок на установку экранов и не предоставили требований к их техническим характеристикам. К тому же расходы по установке предприниматели должны взять на себя. По словам господина Герасименко, перегородка стоит 1,5 до 15 тыс. руб. В европейских странах есть опыт по установке таких экранов, но там власти компенсируют расходы, отметил эксперт.

Мы опасаемся, что пострадают легальные перевозчики, а их всего около 5–10%. Сейчас таксопарки заявляют, что готовы снимать оранжевый фонарь с крыши, чтобы их не вычислили в общем потоке. Мы этого опасаемся, наша задача этого не допустить», – подчеркнул господин Герасименко.

По его словам, совет намерен добиваться отмены положения указа до того момента, пока он не будет урегулирован в правовом и технических планах.

«Каждый материал обладает определенными свойствами, в том числе и токсичными. Должны быть санитарные нормы. Мы ждем заявления Роспотребнадзора», – отметил управляющий парка «Уралбизнескар» Денис Галеев. Он добавил, что цена на материалы, из которых делают экраны, после указа выросла почти в пять раз.

Региональный бизнес-омбудсмен Елена Артюх согласилась, что сейчас нет понимания, насколько объективна введенная мера.

Насколько мне известно, сегодня от Роспотребнадзора нет дополнительных требований, которые были бы связаны с защитными экранами. Но вместе с тем, у главы региона есть право на своей территории вводить дополнительные меры, запретные ограничения, направленные на усиление режима», – уточнила она.

Несмотря на отсутствие технических характеристик по установке экранов и дополнительных рекомендаций от Роспотребнадзора, многие таксопарки уже установили защитные экраны, заявила заместитель начальника отдела контрольно-надзорной и разрешительной деятельности регионального министерства транспорта Наталья Пахолкова.

Госпожа Артюх пообещала, что до 5 ноября, когда должна состояться еще одна встреча представителей таксопарков и минтранса, штрафовать водителей за отсутствие экранов не будут, ограничиваясь предупреждениями. «Я отправила запрос в Роспотребнадзор, в ГИБДД, обратилась к первому заместителю губернатора Алексею Орлову с просьбой, дать разъяснение и кое-что откорректировать в указе», – добавила она.

Общественный совет по развитию такси также намерен обратиться в технический центр ГИБДД по РФ с просьбой, дать четкое пояснение, нужно ли отдельно согласовывать экран или нет. Совет рассчитывает, что до момента получения ответа от ГИБДД, а также получения разъяснений о порядке оснащения, на выполнение указа должен быть введен мораторий.

Ранее представители службы такси ООО «Максим-Екатеринбург» написали жалобу в прокуратуру Свердловской области на указ губернатора. В компании считают, что нормы противоречат правовым актам, «имеющим большую юридическую силу», и содержат коррупциогенные факторы. Пока публичной реакции на жалобу не было.

<https://www.kommersant.ru/doc/4558052>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.02.11; АНТИМОНОПОЛЬНОЕ ДЕЛО ВОЗБУЖДЕНО В ОТНОШЕНИИ МИНТРАНСА АЛТАЙСКОГО КРАЯ

Минтранс Алтайского края подозревают в ограничении конкуренции на рынке межмуниципальных перевозок. В региональном управлении Федеральной антимонопольной службы возбудили антимонопольное дело. Выявлены факты выдачи свидетельств на право осуществления перевозок по регулярным межмуниципальным маршрутам без проведения конкурсных процедур.

С 2010 года преимущественное право на регулярные перевозки по маршрутам № 134 и № 205 получали ООО «Трансмагистраль» и ООО «Новоалтайское Пассажирское Предприятие», информирует altapress.ru. В 2017 году срок договора истек, но компании получили свидетельства уже без конкурса.

Как сообщалось 29 октября, в Барнауле (Алтайский край) несколько маршрутов электротранспорта остались без электроснабжения из-за сбоя в работе на первой подстанции. Так, электроэнергия не было от проспекта Ленина по проспект Строителей, а также на Красноармейском проспекте до улицы Анатолия. В связи с этим трамваи № 1, 4, 7 ходили по измененному маршруту. Кроме того, электроэнергия не было на площади Победы по маршруту троллейбуса № 6.

<https://iz.ru/1081743/2020-11-02/antimonopolnoe-delo-vozbuzhdeno-v-otnoshenii-mintransa-altaiskogo-kraia>

ИНТЕРФАКС; 2020.03.11; КОНКУРЕНТ ОВК ХОЧЕТ ВЫПУСКАТЬ СОЧЛЕНЕННЫЕ ВАГОНЫ И РАЗВИВАТЬ ТЕХНОЛОГИЮ СМЕННЫХ КУЗОВОВ

«Уралвагонзавод» (УВЗ) намерен развивать производство сочлененных вагонов, следует из презентации замглавы УВЗ Кирилла Томащука, представленной в понедельник на парламентских слушаниях в Совете Федерации РФ, посвященных диверсификации оборонно-промышленного комплекса на выпуск гражданской продукции.

Кроме того, в планах – «применение сменных кузовов». Сейчас обе эти компетенции активно развивает прямой конкурент «Уралвагонзавода» – «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) (ОВК, контролируется «Трастом» и «Открытием», курируемые Центральным банком РФ, у УВЗ – 9,3% акций, free float – 12,3%).

Также в планах – увеличение осевой нагрузки выпускаемой продукции до 27 тс (сейчас массово эксплуатируемый подвижной состав имеет тележки на 23,5 тс, ОВК выпускает вагоны с ходовой частью на 25 и 27 тс). Увеличивать грузоподъемность «Уралвагонзавод» предполагает за счет применения высокопрочных сталей, говорится презентации.

ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; ОБЪЕДИНЕНИЕ С УЧАСТИЕМ ОВК ПРОСИТ БЕЛОУСОВА СОХРАНИТЬ ТАРИФНЫЕ ЛЬГОТЫ ДЛЯ «ИННОВАЦИОННЫХ» ВАГОНОВ

Объединение вагоностроителей (ОВС) просит первого вице-премьера РФ Андрея Белоусова сохранить действие тарифных схем для вагонов повышенной грузоподъемности (25 тонн на ось по сравнению с 23,5 тс у массово эксплуатируемых моделей).

Соответствующее обращение глава наблюдательного совета ОВС, первый замглавы государственной корпорации «Ростех» Владимир Артяков направил чиновнику 29 октября («Интерфакс» ознакомился с содержанием документа).

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АРГУМЕНТЫ

Внедрение такого подвижного состава «имеет ключевое значение при увеличении на 50% к 2024 г. пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей» – в соответствии с президентским указом о стратегических задачах развития РФ, а также для

государственной программы развития угольной промышленности до 2035 г. и исполнения ряда отраслевых стратегий, подчеркнул, в частности, топ-менеджер.

«Практика показала, что («инновационные» – ИФ) вагоны позволяют оптимизировать загрузку инфраструктуры на подходах к портам, сократить количество «узких мест» железнодорожной сети за счет перевозки на 10% больше массовых грузов», – добавил он.

Кроме того, как отмечает Артяков, использование подвижного состава с увеличенной осевой нагрузкой существенно снижает затраты ОАО «Российские железные дороги» на содержание пути, топливно-энергетические ресурсы, локомотивный парк и обслуживание таких вагонов в эксплуатации. Последнее было подтверждено испытаниями по методике, утвержденной **министерством транспорта РФ** в 2017 г., говорится в письме.

Вместе с тем, РЖД подготовили предложения по отмене действующих тарифных схем на порожний пробег «инновационного» подвижного состава, напомнил глава наблюдательного совета Объединения вагоностроителей. «(Монополия объясняет свою инициативу – ИФ) ростом доли таких вагонов в (общем – ИФ) парке, профицитом всех вагонов на сети, упущенными доходами и отсутствием достаточных финансовых ресурсов. Взамен «Российские железные дороги» предлагают установить на 2021 г. скидку на груженный рейс для угля на отдельных направлениях», – отметил топ-менеджер.

УДАР ПО ВАГОНОСТРОЕНИЮ

«В случае отмены тарифных схем для вагонов с улучшенными характеристиками на фоне долгосрочного снижения спроса на грузовой подвижной состав снизится конкурентоспособность продукции, сократятся ее закупки. Ежегодные потери вагоностроения, операторов и собственников (таких вагонов – ИФ) в несколько раз превысят «упущенный» доход РЖД от тарифных схем. Неизбежно будут сокращены рабочие места на предприятиях ж/д машиностроения, свернуты производства и утрачены компетенции», – написал Артяков.

При этом, по его мнению, положительные экономические эффекты от эксплуатации «инновационных» вагонов будут перераспределены на старый парк, «что заблокирует процесс его обновления, приведет к фактическому дотированию эксплуатации низкоэффективных вагонов старой конструкции».

Рабочая группа Государственного совета РФ по направлению «Энергетика» на заседании 22 сентября рекомендовала правительству сохранить действующую тарификацию «инновационных» вагонов, также сообщил топ-менеджер.

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

Артяков в письме отметил, что тарифные схемы на порожний пробег вагонов с улучшенными характеристиками были приняты в соответствии с поручением правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям от 2012 г. Федеральная служба по тарифам РФ (позднее поглощена Федеральной антимонопольной службой РФ) утверждала их с учетом основного в государственном регулировании железнодорожных тарифов метода экономически обоснованных затрат, после согласования с **Минтрансом**, Минпромторгом и «Российскими железными дорогами».

К настоящему времени на железные дороги страны поступили более 160 тыс. единиц подвижного состава с увеличенной осевой нагрузкой (в том числе 127 тыс. полувагонов, их доля с 2015 г. выросла с 3% до 22%). Всего на сети в сентябре было 1,191 млн грузовых вагонов, из них в рабочем парке – 1,003 млн, свидетельствуют данные РЖД.

Крупнейшие производители техники на тележках 25 тс – «Объединенная вагонная компания» (МОЕХ: UWGN) (ОВК, контролируется «Трастом» и «Открытием», курируемые Центральным банком РФ, free float – 12,3%) и «Уралвагонзавод» (УВЗ, входит в «Ростех»). Предприятия ОВК и УВЗ являются участниками Объединения вагоностроителей.

ЭФФЕКТНЫЕ ИДЕИ

Дополнительные доходы от отмены льготной тарификации порожних рейсов «инновационных» вагонов «Российские железные дороги» оценивают в 9,5 млрд руб. При этом РЖД считают возможным перенести «подтверждаемый методикой **Минтранса**» экономический эффект от улучшенных технических характеристик техники (5 млрд руб.) на основных пользователей подвижного состава на тележках 25 тс (87% парка) – угольщики. Для этого монополия готова предоставить им в 2021 г. 4,3%-ную скидку на груженный рейс в южном и северо-западном направлениях, менее загруженных по сравнению с восточным.

Остальные 4,5 млрд руб. «Российские железные дороги» классифицируют как «дополнительный доход от роста перевозок на участках с ограниченной пропускной способностью» при льготных тарифных условиях. Фактически эта сумма находится «за периметром эффектов, подтвержденных методикой **Минтранса**», отмечают РЖД. Ее компания предлагают использовать при отмене льгот для финансирования своей инвестиционной программы. При этом с 2022 г., по мнению монополии, необходим полный переход к «базовой» тарификации по «инновационным» вагонам («без льгот»).

«С учетом решений государства по прекращению субсидирования лизинговых платежей продолжение льготной тарификации является избыточным», – поясняли недавно «Российские железные дороги» в своих материалах. При этом в своей презентации монополия отмечала, что ее «дочка» – «Федеральная грузовая компания» (ФГК) – при отмене тарифных схем для «инновационки» может потерять 1,07 млрд руб. (данные за 2019 г. в ценовых условиях 2021 года).

Ранее УВЗ заявлял, что в 2019 г. поставит «Федеральной грузовой» более 2,65 тыс. «инновационных» вагонов. В 2020 г. ФГК планирует приобрести более 3,8 тыс. полувагонов повышенной грузоподъемности, сообщил недавно замглавы департамента производственной инфраструктуры оператора Сергей Романов.

Между тем, по итогам обсуждения на уровне первого **вице-преьера**, по информации источников «Коммерсанта», комплекс тарифных инициатив был отправлен на доработку.

ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; РЖД КУПИЛИ У ТМХ 19 ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ ДЛЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА АЛТАЕ

«Российские железные дороги» поставили в Алтайский край 19 пассажирских вагонов для АО «Алтай-Пригород» (51% принадлежит ОАО «РЖД», 49% – Алтайскому краю), сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД, филиал РЖД).

«Новые вагоны полностью выйдут на рейсы в течение ноября. Старые (вагоны взамен поставленных – ИФ) будут выведены из эксплуатации к 2027 году», – сказал представитель ЗСЖД.

Общая стоимость подвижного состава, приобретенного для маршрутной сети Алтайского края у ОАО «Тверской вагоностроительной завод» (входит в «Трансмашхолдинг», ТМХ), превысила 1 млрд рублей.

Кроме того, в апреле РЖД поставили в Алтайский край 4 новых плацкартных вагона для АО «Алтай-Пригород», а в 2019 году 4 вагона приобрело правительство Алтайского края. Таким образом, на ближайшие годы потребность пригородной компании в обновлении парка закрыта.

Каждый новый вагон последней поставки оснащен 60 местами для сидения, уточнили в Минтрансе региона. Вагоны будут курсировать по двум направлениям: Барнаул – Бийск и Барнаул – Рубцовск. Первые из них выведут на маршруты 3 ноября.

В целом в эксплуатации «Алтай-Пригорода» на данный момент находится 51 вагон (без учета поставленных 19).

ПРАЙМ; 2020.02.11; РЖД НАЗВАЛИ ДРАЙВЕРОМ ПОГРУЗКИ В ОКТЯБРЕ ВНУТРИРОССИЙСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Рост погрузки на **сети РЖД** в октябре 2020 года произошел в основном за счет увеличения отправок во внутрироссийском сообщении, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** компании.

Погрузка на **сети РЖД** в октябре 2020 года выросла на 0,3% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 109,9 миллиона тонн, сообщила **компания** ранее в понедельник. В предыдущий раз показатель показывал рост за месяц в октябре 2019 года – на 1% в годовом выражении, все последующие месяцы было снижение.

«Отставание по погрузке на **сети РЖД** последовательно сокращается несколько месяцев подряд. В октябре погрузка впервые с начала 2020 года выросла к аналогичному периоду прошлого года. Это произошло в основном за счет роста отправок во внутрироссийском сообщении – на 0,4% к уровню прошлого года», – сообщили в **РЖД**.

Объемы погрузки в экспортном сообщении по итогам октября выполнены на уровне прошлого года.

«В целом позитивную динамику обеспечивают строительные грузы, грузы в контейнерах, зерно», – добавили в компании.

РЖД по итогам всего 2020 года прогнозируют падение погрузки на 3,5%, но ставят задачу выйти на результат лучше, говорили топ-менеджеры компании.

ПРАЙМ; 2020.02.11; РЖД В НОЯБРЕ ВВОДЯТ СКИДКИ ДО 40% НА ПРОЕЗД В РЯДЕ ПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА»

РЖД в ноябре вводят скидки до 40% на проезд в ряде скоростных поездов «Ласточка», сообщила компания.

«Пассажиры ряда поездов «Ласточка» могут совершить путешествие в ноябре со скидкой от 10 до 40% (в зависимости от поезда и класса обслуживания)», – говорится в сообщении. Речь идет о поездах «Ласточка» формирования дирекции скоростного сообщения **РЖД**, курсирующих на маршрутах Москва – Кострома, Москва – Санкт-Петербург, Москва – Иваново, Ростов-на-Дону – Краснодар и других в период с 5 по 30 ноября.

«Например, стоимость билета в базовый класс обслуживания поездов «Ласточка» №718Я и №718И, курсирующих на маршруте Москва – Иваново, составит от 590 рублей, №808С и №808Э Ростов-на-Дону – Краснодар – от 615 рублей, а в поезда №821Я и №822Я Санкт-Петербург – Валдай – от 699 рублей», – сообщают **РЖД**.

Полный список поездов, на которые распространяются скидки указан на **сайте РЖД** в разделе «Тарифы и акции».

Компания отмечает, что на поезда «Ласточка» также действуют специальные тарифные предложения для различных категорий пассажиров. Например, при оформлении билета для пассажиров в возрасте до 21 года и старше 60 лет цена будет снижена на 30%, а билетов по тарифу «Туда-обратно» стоимость обратного билета снизится на 20%. Тариф «Больше пространства» позволяет одному пассажиру оформить проезд на двух смежных креслах со снижением стоимости второго на 50%, а по тарифу «День рождения» пассажир-именинник с тремя сопровождающими может купить билеты со скидкой 30% (при условии единовременной покупки).

<https://1prime.ru/business/20201102/832256426.html>

ПРАЙМ; 2020.02.11; ВАГНОСТРОИТЕЛИ ПРОСЯТ СОХРАНИТЬ ЛЬГОТНЫЕ ТАРИФЫ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ

Союз «Объединение вагоностроителей» (ОВС), куда входят крупнейшие российские производители грузовых вагонов, просит сохранить льготные тарифы на порожний пробег инновационных вагонов и предлагает расширить такие схемы, следует из письма, с которым ознакомилось РИА Новости, и комментариев его представителей.

Ранее газета «Коммерсант» писала, что **РЖД** по тарифам на 2021 год предлагали, в том числе, отменить тарифные льготы на порожний пробег для инновационных вагонов. По данным издания, после совещания у первого **вице-премьера Андрея Белоусова РЖД** отправили дорабатывать варианты соотношения инвестпрограммы с возможностями индексации тарифа.

«В случае отмены отдельных тарифных схем для вагонов с улучшенными характеристиками, на фоне долгосрочного снижения спроса на грузовой подвижной состав снизится конкурентоспособность инновационной продукции, сократятся ее закупки. Ежегодные потери предприятий грузового вагоностроения, операторов и собственников инновационного подвижного состава в несколько раз превысят «упущенный» доход **ОАО «РЖД»** от применения указанных тарифных схем», – говорится в письме **Белоусову** председателя набсовета ОВС, первого замгендиректора «Ростеха» **Владимира Артякова**.

Артяков отмечает, что неизбежно будут сокращены рабочие места на предприятиях железнодорожного машиностроения, свернуты производства и утрачены компетенции системообразующих отечественных предприятий вагоностроения. «С учетом вышеизложенного просим вас, уважаемый **Андрей Рэмович**, поддержать позицию союза «Объединение вагоностроителей» и сохранить действие тарифных схем на порожний пробег грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками», – отмечает он.

Исполнительный директор ОВС **Евгений Семенов**, в свою очередь, заявил РИА Новости, что установление специальных тарифных схем по своей сути не является прямой скидкой либо субсидией. По его мнению, их, скорее, нужно трактовать, как перераспределение дополнительных доходов **РЖД** в пользу собственников подвижного состава, сформированных в результате эффективной эксплуатации подвижного состава с улучшенными технико-экономическими характеристиками и снижения воздействия на инфраструктуру.

«Союз ОВС также считает необходимым распространить механизм действия специальных тарифных схем на вагоны для тяжеловесного движения с грузоподъемностью свыше 80 тонн, вагоны для скоростного движения, рефрижераторный подвижной состав (в том числе на перевозку рефконтейнеров российского производства), обеспечивающих инвестиционную привлекательность инновационной продукции для покупателя и распределение экономического эффекта от ее эксплуатации между участниками рынка перевозок», – добавил **Семенов**.

ПРАЙМ; 2020.02.11; ФИНСКАЯ ATRIA НЕ СМОГЛА ОТПРАВИТЬ ТРАНЗИТОМ КОНТЕЙНЕР ПО СЕТИ РЖД

Финский производитель продуктов питания Atria не смог воспользоваться услугой контейнерного транзита по сети РЖД и был вынужден утилизировать 20 тонн свинины, сообщил РИА Новости генеральный директор Atria Юха Грен.

«Да, это правда. Это был наш первый опыт, который не стал успешным», – сказал Грен.

По его словам, основная проблема возникла с экспортными документами для транзита «одной из стран, где идет транзит». Назвать страну он отказался.

Поезд из Финляндии идет по системе транзита контейнеров РЖД через Россию, Казахстан и Китай.

Груз свинины так и не покинул Финляндию, мясо пришлось уничтожить.

Основным каналом транзита мяса из Финляндии в Китай являются морские перевозки, еженедельно морем Atria отправляет около 500 тонн свинины.

«Маршрут поезда быстрее и, безусловно, будет конкурентоспособным по стоимости. Мы внимательно изучаем полученный опыт, и я думаю, что однажды у нас получится», – отметил Грен в комментарии финским СМИ.

Путь поезда из Финляндии в Китай занимает около 14 дней, морем – 40 дней.

В 2019 году Atria экспортировала в Китай около 9 тысяч тонн свинины, и компания ожидает, что по итогам этого года экспорт достигнет 15-20 тысяч тонн.

Возможность осуществлять транзит санкционных грузов через территорию России при условии использования электронных навигационных пломб установлена указом **президента РФ**. Мониторинг ввозимых в страну санкционных грузов будет осуществляться с помощью системы отслеживания перевозок. Она обеспечит сбор, обработку, хранение и передачу в автоматическом режиме контрольным органам данных о местоположении и сохранности грузов.

Система отслеживания грузов при помощи навигационных пломб – это масштабный проект, который разрабатывается при участии ФТС, **Ространнадзора**, Минфина, Минэкономразвития, Минсельхоза и РЖД. Система станет еще одним шагом по развитию электронного взаимодействия между грузоотправителем, перевозчиком и контролирующими органами.

<https://1prime.ru/transport/20201102/832257953.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; БЕЛОРУССИЯ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС ПЕРЕОРИЕНТАЦИИ ГРУЗОПОТОКА НА ПОРТЫ РФ – ПРЕМЬЕР

Вопросы переориентации белорусского грузопотока с прибалтийских на российские порты прорабатываются, в том числе обсуждаются тарифы и другие условия, сообщил глава правительства Белоруссии Роман Головченко.

«Сейчас идет коммерческая отработка этого вопроса», – сказал он в эфире телеканала «Беларусь 1» в понедельник.

Премьер напомнил, что расстояние до российских портов намного больше, чем до прибалтийских. «Поэтому мы, чтобы не пострадала экономика белорусских предприятий, в том числе, хотим получить от наших российских партнеров определенные выгодные для нас ценовые условия», – пояснил он.

В конце августа президент Александр Лукашенко заявил, что в качестве ответных мер на санкции стран Балтии Белоруссия перестанет пользоваться их портами для перевалки своих экспортных грузов (в основном, калийные удобрения и нефтепродукты, наибольший объем переваливается в Клайпедо). Лукашенко рассчитывает договориться с Россией о тарифах на перевалку белорусских грузов.

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

Белоруссия экспортирует 10-11 млн тонн нефтепродуктов в год, в том числе около 6 млн тонн – через порты Прибалтики на мировые рынки, остальные 3-3,5 млн тонн – на Украину. Кроме того, через порт Клайпеды ежегодно переваливается около 10 млн тонн белорусских калийных удобрений. При этом стоимость перевалки нефтепродуктов в Усть-Луге более чем в 2 раза выше по сравнению с Клайпедой, отмечали эксперты.

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

ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; КОМПАНИИ СМОГУТ РАБОТАТЬ В МОРСКИХ ПОРТАХ С ХРАНИЛИЩАМИ УДОБРЕНИЙ, ЕСЛИ ОНИ ПОСТРОЕНЫ ДО 2013Г. И ПРИ УСЛОВИИ ИХ ПЕРЕОБОРУДОВАНИЯ – ЗАКОНОПРОЕКТ

Комитет Госдумы РФ по транспорту доработал ко второму чтению законопроект, который снимает запрет на эксплуатацию портовых хранилищ удобрений, расположенных в водоохранной зоне и построенных до 2013 года. Владельцам терминалов разрешат хранить удобрения в морских портах при условии оборудования таких хранилищ системами, предотвращающими загрязнение воды, следует из итогового текста документа, опубликованного в электронной базе данных парламента в понедельник.

Законопроект (N865816-2) был внесен в Госдуму правительством в декабре 2019 года. Он был призван смягчить для ряда компаний, в том числе «ЕвроХима», последствия вступления в силу с 2013 года. новой редакции Водного кодекса РФ. Согласно новой редакции Кодекса, в пределах 500 метров от берега (водоохранная зона) запрещено размещение специализированных хранилищ пестицидов и агрохимикатов. В связи с этим была приостановлена реализация проектов по развитию терминалов по перевалке агрохимикатов в морских портах Туапсе, Мурманск, Усть-Луга.

«ЕвроХим» не раз сообщал, что вынужден был заморозить проект терминала по перевалке удобрений в Усть-Луге, в том числе, из-за ограничений по размещению складов.

Внесенный правительством законопроект предлагал снять запрет на хранение агрохимикатов на территориях всех портов в том случае, если хранилища были введены в эксплуатацию до 1 января 2013 года. При этом новые хранилища предлагалось разрешить строить вне границ прибрежных защитных полос – это от 30 до 50 метров в зависимости от уклона берега. Для строительства новых проектов предполагалось получение государственной экологической экспертизы.

Во втором чтении законопроект был принят в июле, его стали готовить к третьему, но затем депутаты проголосовали за возврат законопроекта к процедуре внесения поправок и его доработке. Во втором чтении председательствовавший на заседании первый вице-спикер Александр Жуков сделал депутатам, участвующим в подготовке документа, замечание, что при принятии закона нужно иметь однозначную формулировку: «Мы не можем одновременно принять две разные формулировки одного и того же вопроса».

Итоговый текст законопроекта, одобренный комитетом Госдумы по транспорту, уточняет, что допускается хранение агрохимикатов в границах прибрежных защитных полос (30-50 метров от берега), но в специализированных хранилищах, введенных в эксплуатацию до 1 января 2013 года. Уточняется, что речь идет не обо всех портах, а только о морских. Кроме того, данные хранилища должны быть оборудованы сооружениями и системами, предотвращающими загрязнение водных объектов. Законопроект также позволяет строительство новых объектов по хранению агрохимикатов, но в границах морских портов, за пределами прибрежных защитных полос (от 30 до 50 м) и при наличии государственной экологической экспертизы.

Более ранние версии законопроекта запрещали строительство хранилищ в портах в пределах городов, а терминалы, построенные до 2013 года, могли работать, но только до окончания сроков эксплуатации, без их продления.

Законопроект планируется рассмотреть во втором чтении на пленарном заседании 10 ноября.

ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; АМУРСКИЙ СУДОЗАВОД СПУСТИЛ НА ВОДУ ПАРОМ ДЛЯ ЛИНИИ ВАНИНО-ХОЛМСК И БУКСИР-СПАСАТЕЛЬ

ПАО «Амурский судостроительный завод» (АСЗ, Комсомольск-на-Амуре, входит в «Объединенную судостроительную корпорацию», ОСК) спустило на воду и отправило к достроечному пирсу грузопассажирский автомобильно-железнодорожный паром для

линии Ванино-Холмск и аварийно-спасательное судно, говорится в сообщении предприятия.

«Строительство судов идет в полном соответствии с графиками. Мы выдерживаем сроки строительства и испытаний, а на втором пароме (спущенном на воду для линии Ванино-Холмск – ИФ) идем даже с опережением», – заявил исполняющий обязанности генерального директора АСЗ Михаил Боровский, слова которого приводятся в сообщении. Как уточнили «Интерфаксу» в **пресс-службе** завода, на буксире-спасателе «Керченский пролив», строящемся по заказу ФКУ «Дирекция госзаказчика», начался этап достройки и испытаний.

В настоящее время на судне проведено формирование корпуса до уровня вертолетной площадки. В скором времени начнется формирование надстройки и рулевой рубки, так как в цехе этого сделать было невозможно из-за недостаточной высоты дока.

Летом следующего года спасательное судно должно быть переведено на сдаточную базу для проведения испытаний и до конца следующего года сдано заказчику.

Паром для линии Ванино-Холмск будет достраиваться аналогично: предстоит сформировать надстройку, рулевую рубку, выполнить погрузку механизмов и монтаж. Затем судно ждут швартовные испытания. Оно станет вторым, заказанным ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) для выполнения рейсов из Ванино в Холмск и обратно.

Сроки сдачи парома в АСЗ пока не раскрывают.

ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; ТЕРМИНАЛ «ОТЭКО» НА ТАМАНИ В ОКТЯБРЕ ОБНОВИЛ МЕСЯЧНЫЙ РЕКОРД ПЕРЕВАЛКИ УГЛЯ, ОТГРУЗИВ 1,2 МЛН Т

Объем перевалки угля на Таманском терминале навалочных грузов (ТТНГ) группы «ОТЭКО» в октябре 2020 года превысил 1,2 млн тонн.

Как говорится в сообщении «ОТЭКО», это рекордный показатель месячной перевалки с момента ввода терминала в работу в октябре прошлого года. Прежний рекорд был поставлен в сентябре, тогда терминал перевалил более 1 млн тонн.

Существенное увеличение показателей перевалки связано с вводом новых перевалочных мощностей – двух глубоководных причалов, способных обрабатывать capesize-балкеры дедвейтом 220 тыс. тонн, отмечает компания. Это позволило не только увеличить объемы перевалки якорных партнеров, но и привлечь новых клиентов.

В том числе, в октябре ТТНГ впервые в истории черноморских портов РФ отправил балкер типа capesize с судовой партией угля в Южную Корею.

Всего за 10 месяцев 2020 года ТТНГ перевалил более 7,5 млн тонн угля различных марок. «ОТЭКО» в октябре 2019 года ввела в порту Тамань терминал по перевалке навалочных грузов мощностью 60 млн тонн в год: 50 млн тонн угля, 5 млн тонн серы и 5 млн тонн минеральных удобрений. Его строительство велось с 2009 года.

Предполагается, что Таманский терминал навалочных грузов выйдет на проектную мощность 60 млн тонн в конце 2021 года. При наличии потребностей рынка мощность может быть увеличена без остановки эксплуатации.

ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; РОСАТОМ СКЛОНЯЕТСЯ К КОНЦЕССИОННОЙ МОДЕЛИ ФИНАНСИРОВАНИЯ СЕРИЙНЫХ ЛЕДОКОЛОВ «ЛИДЕР»

ГК «Росатом» склоняется к концессионной модели финансирования строительства серийных ледоколов «Лидер», сообщил в интервью корпоративному изданию «Росатома» замглавы госкорпорации по экономике и финансам Илья Ребров.

«На подходе проекты строительства ледокольного флота в рамках программы развития Северного морского пути. Для серийных атомоходов «Лидер» рассматриваем концессионную модель финансирования, в 2019 г. она была предварительно одобрена на

заседании профильной межведомственной рабочей группы», – сказал Ребров, отвечая на вопрос, организацией финансирования каких проектов занимается сейчас «Росатом».

Как сообщалось, 6 июля 2020 г. на верфи «Звезда» состоялась первая резка металла для строительства сверхмощного атомного ледокола проекта «Лидер», что означает символический старт начала работ. Головному судну присвоено название «Россия». Мощность ледокола составит 120 МВт, что позволит преодолевать льды толщиной более 4 метров и обеспечить круглогодичные проводки в восточном районе Арктики. Контракт на строительство головного ледокола проекта «Лидер» «Атомфлот» и «Звезда» подписали 23 апреля.

Всего планируется построить три атомохода проекта «Лидер». Согласно планам дирекции Северного морского пути, в ледокольную группировку войдут три ледокола «Лидер»: «Россия» в 2028 г. и еще два перспективных в 2031 и 2035 гг.

В августе прошлого года глава «Росатома» Алексей Лихачев сообщал журналистам, что госкорпорация рассматривает различные схемы финансирования строительства головного атомного ледокола «Лидер», в том числе концессию.

ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; ГАЗПРОМ НАЧАЛ РЕМОНТ ГТС В РАМКАХ ПЕРЕВОДА ЧАСТИ НИТОК ПОД ЖИРНЫЙ ГАЗ ДЛЯ УСТЬ-ЛУГИ

«Газпром» (МОЕХ: GAZP) приступил к масштабной реконструкции в рамках формирования на базе существующей газотранспортной системы отдельного коридора для этансодержащего («жирного») газа от месторождений Надым-Пур-Таза до Ленобласти.

Как сообщалось, под «жирный» газ будет выделена отдельная трубопроводная система: с Уренгоя в район КС «Новоуренгойская» газ будет идти по двум ниткам до КС «Перегребная», а дальше уходить на Ухту, где будет собираться в одну нитку и идти дальше по Северному коридору до Усть-Луги. В этом балтийском порту ПАО «Газпром» и АО «РусГазДобыча» реализуют интегрированный проект по переработке этансодержащего газа и производству СПГ.

Корпоративная газета ООО «Газпром инвест» сообщает, что этим проектом занимается филиал «Газпром ремонт»: «В объемы запланированных работ входит порядка 1600 километров магистральных газопроводов, кроме того капитальный ремонт технологических трубопроводов восьми компрессорных станций. Объем задач по программе «Этан» достаточно масштабный, он сопоставим, например, с проектом «Сахалинск-Хабаровск-Владивосток», протяженность линейной части которого больше 1000 километров».

«С середины 2019 года ведется проектирование, на некоторых участках трубопроводов ремонт уже начался. До 2025 года работы должны быть закончены», – пишет «Наша газета».

Филиал «Газпром инвеста» «Газпром ремонт» образован в июне 2019 года. Ранее дочерние общества самостоятельно планировали и организовывали работы по диагностике, техническому обслуживанию и капитальному ремонту объектов, привлекали подрядчиков. Сейчас эти задачи выполняет новый филиал. Организация не проводит ремонтные работы самостоятельно, а выполняет функцию заказчика – заключает договоры с подрядными организациями, обеспечивает эффективную логистику, поставки материалов и оборудования, а также контролирует качество реализации.

Подразделение занимается организацией диагностики, технического обслуживания и капитального ремонта основных объектов ПАО «Газпром». Это не только восстановление линейной части газопроводов и замена аварийно-опасных труб, имеющих дефекты. В сферу деятельности филиала входят работы на компрессорных и газораспределительных станциях, технологических трубопроводах, газоперекачивающих агрегатах, вспомогательных объектах и сооружениях, системах электроснабжения, автоматизации,

управления, а также технологических зданиях и сооружениях. Головной офис филиала расположен в Петербурге, а во многих городах России работают территориальные управления подразделения. Они контролируют ход работ на местах.

В филиале занято около 600 специалистов – по направлениям ремонта линейной части трубопроводов, компрессорных станций, газораспределительных станций, электротехнического оборудования и оборудования АСУ и ТМ.

ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; ЯПОНСКАЯ MOL ЗАФРАХТУЕТ 3 ГАЗОВОЗА ARC7 ДЛЯ «АРКТИК СПГ 2», DSME ПОСТРОИТ ИХ В 2023Г

Японская MOL подписала чартерные соглашения на три газовоза ледового класса Arc7 с ООО «Арктик СПГ 2», крупнейшим акционером которого является «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK), говорится в пресс-релизе японской компании.

Газовозы будут построены корейской DSME (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co.) и будут поставлены в 2023 году.

Первая очередь завода «Арктик СПГ 2» на 6,6 млн т/г запускается во второй половине 2023 года, вторая – в 2024 году, третья – в 2026 году.

«Арктик СПГ 2» также заказал 15 газовозов Arc7 на судовой верфи «Звезда». Первые пять газовозов также планируется построить в 2023 году, сроки по остальным газовозам не озвучивались. Еще три танкера у DSME зафрахтует для «Арктик СПГ 2» «Совкомфлот» (МОЕХ: FLOT), также с поставкой в 2023 году.

Как заявлял CFO «НОВАТЭКа» Марк Джетвей, всего таким образом будет построен 21 танкер класса Arc7 для проекта «Арктик СПГ 2», 80% СПГ с которого планируется экспортировать в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Он сообщил также, что «Ямал СПГ», для которого построены 15 танкеров Arc7, в 2018 году отправил по восточному направлению Северного морского пути (СМП) на восток четыре партии СПГ, в 2019 году – 17 партий, а на 2020 год планировалось 25 партий, но компания полагает, что в текущем году достигнет цифры в 30 партий.

«В этом сезоне мы завершили 20 рейсов и уже превысили количество рейсов, сделанных в летний навигационный сезон прошлого года. Мы планируем завершить последний рейс в конце декабря», – сказал он.

«Мы полагаемся на флот танкеров Arc7 для транспортировки СПГ в течение летнего навигационного сезона. Однако в сентябре новый танкер MOL, названный Phesda, (конвенционный танкер – ИФ) прошел по свободным ото льда водам вдоль российского побережья по восточной части СМП. Танкер не имеет ледового класса, и недавно он прошел за танкером класса Arc7 из Азии обратно в порт Сабетта, завершив свой первый рейс 8 октября. Другой важный рейс совершен с использованием танкера ледового класса Arc4, названный «Clean Planet» – он прошел Севморпуть 26 октября и направился в китайский порт в рамках поставки по долгосрочному контракту с компанией Total (SPB: TOT). Это первая партия с «Ямал СПГ», которая направилась через восточное направление Севморпути на танкере класса Arc4», – рассказал Джетвей.

MOL рассказала, что по сравнению с танкерами, построенными для «Ямал СПГ», которые могут ходить в восточном направлении по Северному морскому пути в основном в летний и осенний период, когда лед тонкий, новые суда для «Арктик СПГ 2» будут иметь меньшую ширину, форму корпуса, оптимизированную для разрушения льда, и увеличенную мощность двигателя, что позволит судам круглый год ходить на восток по Северному морскому пути.

Транспортный маршрут в восточном направлении по СМП сократит расстояние рейса в страны Азии примерно на 65% по сравнению с маршрутом в западном направлении через Суэцкий канал.

Ранее сообщалось, что «НОВАТЭК» и Совкомфлот могут отказаться от строительства четырех ледоколов, работающих на СПГ.

ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; СУДЬЯ ВС ОТКАЗАЛ В ПЕРЕДАЧЕ НА РАССМОТРЕНИЕ СУДЕБНОЙ КОЛЛЕГИИ ВС РФ КАССАЦИИ ООО «ПТП» ПО СПОРУ С ФАС

Судья Верховного суда (ВС РФ) отказал в передаче на рассмотрение судебной коллегии ВС кассационной жалобы ООО «Приморский торговый порт» (ПТП, Ленинградская область, входит в группу Новороссийского морского торгового порта, НМТП) по делу об обжаловании постановления Ленинградского УФАС о привлечении компании к административной ответственности за утверждение внутреннего документа, говорится в материалах суда.

«Доводы жалобы были предметом исследования судов первой и кассационной инстанций и получили исчерпывающую правовую оценку в обжалуемых судебных актах, не согласиться с которой оснований не имеется. Указанные доводы не свидетельствуют о существенных нарушениях судом норм материального права и (или) норм процессуального права, повлиявших на исход дела, и не могут быть признаны достаточным основанием для пересмотра обжалуемого судебного акта в кассационном порядке», – говорится в постановлении.

Советник президента «Транснефти» (МОЕХ: TRNF) (компания контролирует 62% НМТП – ИФ), пресс-секретарь Игорь Демин сообщил «Интерфаксу», что «определение судьи содержит формальные основания для отказа в удовлетворении кассационной жалобы, которые и незаконны, и необоснованны». По его словам, готовится жалоба на имя заместителя председателя Верховного суда РФ.

Ранее сообщалось, что ПТП оплатил штраф, наложенный Ленинградским УФАС России за нарушение антимонопольного законодательства.

При этом в сопроводительном письме к платежным поручениям Приморский порт отметил, что не согласен с размером штрафа и намерен обжаловать его в Верховном суде. До этого Арбитражный суд Северо-Западного округа оставил в силе постановление Ленинградского УФАС России по административному делу в отношении стивидора, в котором фигурировала сумма 185 млн рублей. Хотя до этого Тринадцатый арбитражный апелляционный суд снизил штраф, наложенный управлением ФАС по Ленинградской области на ООО «Приморский торговый порт», до 100 тыс. рублей (минимальный штраф) со 185 млн рублей.

ФАС наложила на ПТП оборотный штраф и грозила дисквалификацией генерального директора. Компания была признана виновной в злоупотреблении доминирующим положением по жалобе АО «Роснефтефлот» (входит в «Роснефть» (МОЕХ: ROSN)), которое считало, что порт издал антиконкурентное руководство по обработке судов на морском терминале. Антимонопольный орган согласился, что положения этого документа направлены на ограничение конкуренции между хозяйствующими субъектами, ведущими деятельность в акватории, и предписал ПТП отменить руководство либо исключить положения о его исполнении другими компаниями, осуществляющими деятельность в акватории порта и не входящими в группу ООО «ПТП».

ИЗВЕСТИЯ; 2020.02.11; В ПРОФСОЮЗЕ ЗАЯВИЛИ О МАССОВОМ УВОЛЬНЕНИИ ПИЛОТОВ «АЭРОФЛОТА»

Президент шереметьевского профсоюза летного состава Игорь Дельдюжов заявил, что в компании «Аэрофлот» назревают массовые увольнения пилотов, которым урезали заработную плату. Об этом он рассказал в беседе с РЕН ТВ.

По его словам, компания снизила зарплату в связи с тем, что в ближайшее время рынок авиаперелетов не восстановится, а для существующих условий у компании слишком много самолетов. При этом Дельдюжов указал на то, что часть техники компания намерена передать, уже существуют планы и сроки.

Однако пилотов компания намерена сократить в том случае, если они не согласятся на новые условия работы и потенциальные переходы в другие авиакомпании. Предположительно, увольнению до 1 января подлежат все сотрудники, которые не подписали до 1 ноября дополнительное соглашение с новыми условиями.

<https://iz.ru/1082041/2020-11-03/v-profsoiuze-zaiavili-o-massovom-uvolnenii-pilotov-aeroflota>

На ту же тему:

<https://ren.tv/news/v-rossii/767614-uvolneniia-pilotov-aeroflota-obiasnili-izbytkom-samoletov-i-rynkom>

ТАСС; 2020.02.11; ВЕНЕСУЭЛЬСКАЯ CONVIASA НАДЕЕТСЯ НА ОТКРЫТИЕ ПРЯМОГО АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ В ДЕКАБРЕ

Венесуэльская авиакомпания Conviaса («Конвиааса») надеется, что открытие сообщения по маршруту Каракас – Москва состоится в декабре. Об этом сообщил в воскресенье вице-министр транспорта и президент авиаперевозчика Рамон Веласкес.

«[Рассчитываем на] формальное открытие авиасообщения с Россией и Ираном в первой неделе декабря», – сказал Веласкес на видеозаписи, которую он опубликовал в своем «Твиттере».

По словам Веласкеса, авиакомпания также изучает возможность открытия авиасообщения с Италией, Португалией и Китаем. Как сообщил президент Conviaса, перевозчик приобрел новый самолет Airbus A340 («Эйрбас А340»), который должен прибыть в ноябре.

В августе Росавиация сообщила, что Венесуэла назначила Conviaса перевозчиком по регулярным прямым рейсам из аэропорта Каракаса в Москву. Ранее посол РФ в Венесуэле Сергей Мелик-Багдасаров сообщал, что страны рассматривают варианты установления прямого авиасообщения.

Прямых рейсов между Каракасом и Москвой до пандемии заболевания, вызываемого коронавирусом, не было.

ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, КАК ПОВЛИЯЕТ НА ТУРБИЗНЕС ОГРАНИЧЕНИЕ РЕЙСОВ В ТУРЦИЮ

Ограничение числа рейсов в Турцию в начале ноября будет менее болезненным для туротрасли, чем если бы оно произошло в разгар курортного сезона, но туроператоры рассчитывали на это направление, формируя программы на зиму, показал опрос экспертов, проведенный порталом «Интерфакс-Туризм».

Глава Роспотребнадзора Анна Попова в понедельник заявила, что из более чем 10 тыс. случаев завезенного в Россию из-за рубежа коронавируса 90% приходится на Турцию. Позже источник «Интерфакса» сообщил, что Россия и Турция изучают вопрос о снижении частоты пассажирских авиарейсов между двумя странами, что обусловлено окончанием туристического сезона. По его данным, в первую очередь сокращение затронет чартерное авиасообщение.

Источник в отрасли сообщил portalу «Интерфакс-Туризм», что число рейсов, которые будет разрешено выполнять в Турцию после введения ограничений, зависит от решения оперштаба по борьбе с коронавирусом.

«Невозможно зимой грузить Турцию такими объемами, которые были летом. На побережье на зиму закрывается часть отелей, остаются только пятизвездочные гостиницы с инфраструктурой. Поэтому чартерные полетные программы сейчас активно переориентируются на Занзибар, все ждут расширения программ в Дубай, на Мальдивы, Кубу, запуска рейсов в анонсированную Доминикану. Но рост продаж сдерживает ограничение по квотам, потому что по всем другим странам, кроме Турции, они есть, а на этом направлении их не существовало с момента запуска авиасообщения 1 августа. В Турцию пиковый турпоток из РФ составил около 500 тыс. человек. Эта цифра сейчас перераспределится на другие направления. Понятно, что с учетом закрытой Юго-

Восточной Азии не будет такого большого спроса, но есть востребованные зимние направления», – сообщил порталу источник в отрасли.

Исполнительный директор туроператора «Интурист» Сергей Толчин отметил, что требование оперштаба по сокращению рейсов может совпасть с сезонным фактором сокращения перевозки.

«Летний сезон традиционно заканчивается в Турции в начале ноября, когда уже погода начинает портиться. В этом году особо альтернатив нет, но и летать полупустыми самолетами нет смысла, это совпадает с сезонным фактором. И если требование по сокращению частоты рейсов не будет очень значительным, то оно совпадет с общей рыночной тенденцией», – сказал он.

По словам эксперта, на горнолыжные курорты Турции туроператоры не смогут отправить много народа, так как в этом году из-за закрытой Европы отели активно бронируют турецкие туристы, и многие из них уже загружены.

«Что касается Стамбула, то сокращение, например, регулярных рейсов действительно может сказаться на туризме, это большой хаб для полета в третьи страны. В Измир летают только летом, в Анкару туристы почти не летают», – добавил Толчин.

В то же время пресс-секретарь Российского союза туриндустрии (РСТ) Ирина Тюрина считает, что ограничение чартерных рейсов в Турцию может оказаться серьезным ударом по российскому турбизнесу, так как спрос на направление зимой есть.

«Есть туроператоры, которые в последние годы вообще не прерывают полетную программу в Анталию из Москвы. И уж тем более в этом году они рассчитывают на Турцию, по меньшей мере, до конца ноября – в отсутствие других массовых доступных направлений. В декабре частота вылетов обычно бывает меньше, чем в октябре, но в новогодние праздники она, как правило, увеличивается. Да, в море в это время не искупаешься, но в Турции зимой несопоставимо теплее, чем в России, светит солнце, а в отелях работают бассейны с подогреваемой морской водой. Поэтому спрос можно считать гарантированным», – сказала она порталу «Интерфакс-Туризм».

Эксперт подчеркнула, что именно спрос должен стать фактором, определяющим необходимость сокращения рейсов.

Ранее она сообщила, что коронавирусом в Турции с момента возобновления авиасообщения заразились менее 1% отдохнувших в стране российских туристов.

ИНТЕРФАКС; 2020.02.11; СУД НАЗНАЧИЛ ЭКСПЕРТИЗУ ПО ИСКУ СТРУКТУРЫ РОСАВИАЦИИ К «ВНУКОВО» НА 383 МЛН РУБ. И ПО ВСТРЕЧНОМУ ИСКУ НА 643 МЛН РУБ.

Арбитражный суд Москвы 30 октября назначил строительно-техническую экспертизу по иску подведомственного Росавиации ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП АГА) к АО «Международный аэропорт Внуково» на сумму более 383 млн рублей.

Как следует из определения суда, размещенного на его сайте, в рамках дела рассматривается встречный иск АО «Международный аэропорт «Внуково» к ФГУП АГА «об обязанности принять результаты выполненных работ, об обязанности принять результаты оказанных услуг, об обязанности произвести зачет затрат по выполнению работ в счет начисленной арендной платы» в размере 642,9 млн рублей.

В соответствии с документом экспертиза должна определить объем и качество работ, «выполненных АО «Международный аэропорт «Внуково» на объекте «Перрон Внуково с МСВС». Суд поручил проведение экспертизы ФГБУ «Московский автомобильно-экспертиза должна быть проведена, а заключение представлено в суд до 15 марта 2021 года, говорится в документе.

Суд в связи с назначением экспертизы приостановил производство по делу.

Иск поступил в суд 22 июля 2019 года.

Источник, знакомый с судебными материалами, заявил ранее агентству, что заявленная сумма представляет собой «задолженность по договору аренды имущества».

[Вернуться в оглавление](#)