



Ежедневный мониторинг СМИ

10 НОЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.10.11; «АЭРОФЛОТ» ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА; ЧЕМ ЗАЙМЕТСЯ ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ НА ПОСТУ ГЛАВЫ МИНТРАНСА	4
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА, НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА, ТАТЬЯНА БАЙКОВА, ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА, ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.10.11; ВОЙДИТЕ В КАБИНЕТ: ГОСДУМА УТВЕРДИТ КАНДИДАТОВ МИШУСТИНА НА ПОСТЫ МИНИСТРОВ; ВПРОЧЕМ, У ОППОЗИЦИИ ЕСТЬ ВОПРОСЫ И К ПРЕТЕНДЕНТАМ, И К ПРАВИТЕЛЬСТВУ	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2020.09.11; ПОРТФЕЛИ ЖДУТ МИНИСТРОВ; ВО ВТОРНИК ГОСДУМА РАССМОТРИТ КАНДИДАТУРЫ НОВЫХ ЧЛЕНОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА	7
ТАСС; 2020.09.11; РОТАЦИЯ ИЛИ ДОНАСТРОЙКА. ПЯТЬ ПОРТФЕЛЕЙ КАБМИНА И НОВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР	10
ТАСС; 2020.09.11; МИШУСТИН НАЗНАЧИЛ АЛЕКСАНДРА НЕРАДЬКО ВРИО ГЛАВЫ МИНТРАНСА	11
ТАСС; 2020.09.11; САВЕЛЬЕВ: МАКСИМУМ УСИЛИЙ МИНТРАНСА ДОЛЖНО БЫТЬ СФОКУСИРОВАНО НА ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ	12
ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; ДОРСТРОЮ РФ БОЛЬШЕ НУЖНЫ ЛУЧШИЕ ПРАКТИКИ, ЧЕМ НОВЫЕ МАТЕРИАЛЫ И ТЕХНОЛОГИИ - САВЕЛЬЕВ	12
ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; ПРОФИЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБИЛ КАНДИДАТУРУ САВЕЛЬЕВА НА ПОСТ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА	13
ПРАЙМ; 2020.10.11; ПОРТРЕТ: ДИТРИХ ПОКИНУЛ ПОСТ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИИ	13
КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.10.11; БАМ ПОЕДЕТ НА ВСЯКОЙ ЭНЕРГИИ; ВЛАСТИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИ НЕЙТРАЛЬНО ОЦЕНЯТ НОВУЮ ГЕНЕРАЦИЮ	15
КОММЕРСАНТЪ; МАРИНА ЦАРЕВА; 2020.10.11; «АРКТИКА» ВЫШЛА ИЗ УГОЛОВНОГО ПОЛЯ; В ПЕТЕРБУРГЕ ПРЕКРАТИЛИ ДЕЛО О ХИЩЕНИЯХ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ САМОГО МОЩНОГО В МИРЕ АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА	16
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2020.10.11; ЭКС-ГЛАВЕ РОСГРАНИЦЫ ПРЕДЛОЖЕНО ДОБАВИТЬ; ЗА МАХИНАЦИИ ПРИ ОБУСТРОЙСТВЕ ГРАНИЦЫ ЗАПРОСИЛИ 12 ЛЕТ	17
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.10.11; ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СТРОЙКИ УСКОРИЛИСЬ; ФАИП РАСХОДУЕТСЯ В 2020 ГОДУ НА ЧЕТВЕРТЬ БЫСТРЕЕ	18
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.10.11; «АЭРОФЛОТ» ПОДЕЛИТСЯ СВОИМИ ПАССАЖИРАМИ С «ПОБЕДОЙ»; «ПОБЕДА» И «АЭРОФЛОТ» ПОДПИШУТ КОД-ШЕРИНГОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ	19
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ КОЛОБОВА; 2020.10.11; ЧТО ВКЛЮЧЕНО: АВИАКОМПАНИИ АВТОМАТИЗИРОВАЛИ ПРОДАЖУ ПОЛИСОВ ОТ COVID-19; ЗАРАНЕЕ ВЫСТАВЛЕННУЮ ГАЛОЧКУ О ПРИОБРЕТЕНИИ ПРОДУКТА РОСПОТРЕБНАДЗОР КВАЛИФИЦИРУЕТ НАРУШЕНИЕМ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ	21

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.10.11; ВТОРОЕ ПРОЧТЕНИЕ: ЧТО ВОШЛО В ПОПРАВКИ МИНФИНА К БЮДЖЕТУ; ВЕДОМСТВО ПРЕДЛОЖИЛО ПРОЛОНГАЦИЮ КРЕДИТОВ ОБОРОНКЕ, СУБСИДИЮ РЖД И НАШЛО ДЕНЬГИ НА ЗАЙМЫ ДЛЯ ПОДДЕРЖКИ ЗАНЯТОСТИ	22
КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.10.11; ВЕТКУ МЕНЯЮТ НА КОЛЬЦО; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ С ТОННЕЛЕМ В ЦЕНТРЕ ПРЕДЛАГАЮТ ПОСТРОИТЬ ВМЕСТО ПУТЕЙ ДО ПУЛКОВО	24
РБК АВТОНОВОСТИ; АЛИНА РАСПОПОВА; 2020.09.11; ЧТО БУДЕТ С НЕШТРАФУЕМЫМИ +20 КМ/Ч: В МВД ВСЕ ОБЪЯСНИЛИ	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА — СПЕЦВЫПУСК № 252(8306); ОКСАНА ЗОЗУЛЯ; 2020.10.11; БУДЕТ БАРХАТНЫМ ПУТЬ; ВЫПУСК РЕЛЬСОВ РАСТЕТ	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА — СПЕЦВЫПУСК № 252(8306); МИХАИЛ НЕСТЕРОВ; 2020.10.11; ПОКАТИМСЯ НА СВОИХ; ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ РАЗВИВАЮТ ПРОИЗВОДСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - СПЕЦВЫПУСК № 252(8306); ИРИНА ФУРСОВА; 2020.10.11; МОСТ ПРОСЛУЖИТ СОТНЮ ЛЕТ; МОДЕРНИЗАЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ УВЕЛИЧИТ СПРОС НА МЕТАЛЛ	30
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.10.11; СУДА СБРОСЯТСЯ НА БЕРЕГ; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ПОРТОВ СОБЕРУТ ОКОЛО 20 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ	32
РБК АВТОНОВОСТИ; ЕКАТЕРИНА ДЕМИШЕВА; 2020.09.11; ПЛАТНЫЕ ТРАССЫ, «ПЛАТОН» И САМОКАТЫ. ЧЕМ ЗАПОМНИЛСЯ МИНТРАНС ДИТРИХА	32
ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2020.10.11; VIRGIN HYPERLOOP ПРОВЕЛА ИСПЫТАНИЕ ВАКУУМНОГО ПОЕЗДА; ДО НАЧАЛА КОММЕРЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ НОВОГО ВИДА ТРАНСПОРТА КОМПАНИЯ ДОЛЖНА ОТВЕТИТЬ НА МНОГИЕ ВОПРОСЫ	34
ТАСС; 2020.09.11; ВЛАДИМИРСКИЕ ВЛАСТИ БУДУТ РАЗВИВАТЬ БИЗНЕС В ЗОНАХ СЪЕЗДОВ С ПЛАТНОЙ ТРАССЫ М-12	35
ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО СЕВМОРПУТИ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 3%, ДО 26,5 МЛН ТОНН	36
ПРАЙМ; 2020.09.11; "РЕЧВОДПУТЬ" В 2023 Г ПОЛУЧИТ 11 ПРОМЕРНЫХ СУДОВ ДЛЯ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ РАБОТ В РАМКАХ КРМИ	36
ТАСС; 2020.09.11; ДОРОГУ В ОБХОД ИВАНОВО ПОЛНОСТЬЮ ОТКРЫЛИ	36
ТАСС; 2020.09.11; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ УЧАСТКИ 12 ДОРОГ, ВЕДУЩИХ К МЕДУЧРЕЖДЕНИЯМ	37
ТАСС; 2020.09.11; В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ К КОНЦУ 2020 ГОДА ВЫПОЛНЯТ РЕМОНТ 150 КМ ДОРОГ	37
ТАСС; 2020.09.11; НОВГОРОДСКАЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПОЛУЧИЛА 26 ПАТРУЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ	38
ИЗВЕСТИЯ; 2020.10.11; ДЕВЯТЬ «УЛИЦ ПОБЕДЫ» ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В ТВЕРИ	39
ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; КАССАЦИОННЫЙ СУД ВЕРНУЛ В 1-Ю ИНСТАНЦИЮ СПОР ФАС И ЮЖУРАЛМОСТА О "ДОРОЖНОМ" КАРТЕЛЕ НА УРАЛЕ	39
ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; МИШУСТИН ПОДДЕРЖАЛ ТРЕБОВАНИЕ ГЛАВЫ РОСПОТРЕБНАДЗОРА ВВЕСТИ МЕРЫ ОГРАНИЧЕНИЯ И КОНТРОЛЯ В РЕГИОНАХ С НЕБЛАГОПРИЯТНОЙ СИТУАЦИЕЙ ПО КОРОНАВИРУСУ	40
ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРЕДЛОЖИЛО УНИФИЦИРОВАТЬ ОТРАСЛЕВЫЕ НОРМЫ О КОНТРОЛЕ И НАДЗОРЕ	41
ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; КОЛИЧЕСТВО ОЖИДАЮЩИХ ВЪЕЗДА В КНР ГРУЗОВИКОВ У ПУНКТА ПРОПУСКА В ПРИМОРЬЕ ЗА НЕДЕЛЮ ВЫРОСЛО В 4,5 РАЗА ИЗ-ЗА МЕР ПРОТИВ COVID-19	42
РИА НОВОСТИ; 2020.09.11; В ГОСДУМЕ ВЫСКАЗАЛИСЬ О ВОЗМОЖНОМ ЗАПРЕТЕ ШИПОВАННОЙ РЕЗИНЫ	42

ТАСС; 2020.09.11; РОССИЯНЕ БОЛЕЕ ЧЕМ В ПОЛТОРА РАЗА СНИЗИЛИ ТРАТЫ НА ПЕРЕЛЕТЫ И ПОЕЗДКИ НА ПОЕЗДАХ.....	43
ТАСС; 2020.09.11; ПОЕЗДА "ЛАСТОЧКА" ЗАПУСТЯТ ИЗ МОСКВЫ В МИНСК ПОСЛЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ Ж/Д СООБЩЕНИЯ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; МИШУСТИН УТВЕРДИЛ ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ В РАМКАХ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ РФ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; СТРУКТУРА РОСАТОМА ВОЗЬМЕТ ПОД УПРАВЛЕНИЕ ВМТП - 1-Й ЗАМГЛАВЫ ГОСКОРПОРАЦИИ.....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; ВЕРФЬ "ЗВЕЗДА" НАЧАЛА СТРОИТЬ ВТОРОЙ ТАНКЕР-ПРОДУКТОВОЗ ТИПА MR.....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; "АЭРОФЛОТ" ПОЛУЧИТ ПЯТЬ SSJ-100 ПО КОНТРАКТУ С "ПСБ ЛИЗИНГ".....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; "АЭРОФЛОТ" ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ПО МАРШРУТУ МОСКВА - ГОНКОНГ.....	46
ИЗВЕСТИЯ; 2020.10.11; НОВЫЕ СУБСИДИРОВАННЫЕ АВИАРЕЙСЫ ПОЯВЯТСЯ В ЯНАО.....	46
ТАСС; 2020.09.11; АЭРОПОРТ БУГУЛЬМЫ СТАЛ 70-М ТРАНСПОРТНЫМ ОБЪЕКТОМ С БИОМЕТРИЧЕСКОЙ СИСТЕМОЙ "ВИЗИРЬ".....	47
ТАСС; 2020.09.11; ЕДИНСТВЕННАЯ АВИАКОМПАНИЯ ЧУКОТКИ ПРИСТУПИЛА К ВЕРТОЛЕТНЫМ РЕЙСАМ ЧЕРЕЗ АНАДЫРСКИЙ ЛИМАН.....	47
ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; СУД В ПЕТЕРБУРГЕ ОБЯЗАЛ ОПЕРАТОРА "ПУЛКОВО" ЗА ПОЛГОДА РЕШИТЬ ВОПРОС С УСТАНОВЛЕНИЕМ ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ.....	48
ТАСС; 2020.09.11; ПЛОЩАДЬ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ПОСЛЕ СХОДА 30 ВАГОНОВ НА ТРАНССИБЕ СОСТАВИЛА ОКОЛО 200 КВ. М.....	49
ТАСС; 2020.09.11; МАК ИССЛЕДУЕТ ДАННЫЕ ЭЛЕКТРОННЫХ УСТРОЙСТВ САМОЛЕТА КОЛТОВОГО ОБ АВАРИЙНОМ ПОЛЕТЕ.....	49

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.10.11; «АЭРОФЛОТ» ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА; ЧЕМ ЗАЙМЕТСЯ ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ НА ПОСТУ ГЛАВЫ МИНТРАНСА

Более десяти лет возглавлявший «Аэрофлот» **Виталий Савельев** покидает компанию ради поста министра транспорта. Его предшественник **Евгений Дитрих**, руководивший министерством с мая 2018 года, уже отправлен в отставку. В качестве достижений **Виталия Савельева** на посту главы «Аэрофлота», которые могут получить развитие и в **Минтрансе**, аналитики отмечают создание нормативной базы для лоукостеров, успешный опыт экспорта авиауслуг по транзиту между Азией и Европой, а также цифровизацию. Сменить господина Савельева в «Аэрофлоте» может глава ГТЛК Михаил Полубояринов. Новым министром транспорта будет назначен многолетний глава «Аэрофлота» **Виталий Савельев**, его кандидатуру внес 9 ноября на рассмотрение Госдумы премьер **Михаил Мишустин**. Топ-менеджер сменил **Евгения Дитриха**, который уже освобожден от должности указом президента РФ.

Господин **Дитрих** просидел в кресле министра чуть более двух лет, с мая 2018 года (был переназначен в январе 2020 года во время смены правительства), а до этого в ранге замминистра курировал в **Минтрансе** автодороги.

Источники “Ъ” отмечают, что итоги деятельности **Евгения Дитриха** оценивались неоднозначно — в частности, вызывало вопросы выполнение мероприятий комплексного **плана модернизации инфраструктуры (КПМИ)**.

Один из собеседников “Ъ” говорит, что по итогам 2019 года **КПМИ** был первым среди нацпроектов по неизрасходованным средствам. С учетом проблем экономики из-за пандемии ряд федеральных проектов в рамках **КПМИ**, связанных с транспортом, решено продлить до 2030 года. Основные сложности возникли с ключевыми показателями по развитию внутренних водных путей, также затормозился или полностью остановился ряд значимых проектов в рамках развития морских портов. Источники “Ъ” утверждают, что господин **Дитрих** «всегда с интересом занимался вопросом развития автодорог, в то время как другие направления работы проседали».

Виталию Савельеву 66 лет, из них 11 лет он руководит «Аэрофлотом», а до этого успел поработать в правительстве на должности замминистра экономики (2004–2007 годы). Начиная карьеру топ-менеджер на строительстве Саяно-Шушенской ГЭС, от инженера до главного конструктора одного из объединений «КрасноярскГЭСстроя», занимал руководящие посты в тресте «Севзапметаллургмонтаж» и в «Главленинградинжстрое», возглавлял СП «Диалогинвест».

Слухи о возможном переходе топ-менеджера в **Минтранс** ходили с 2016 года, но большинство источников “Ъ” в отрасли удивлены назначением: оно не выглядит повышением, при этом **Виталий Савельев** оставляет «Аэрофлот» в тяжелый период пандемии.

Однако Елена Сахнова из «ВТБ Капитала» считает, что господин Савельев покидает «Аэрофлот» на «красивой ноте» — после привлечения 80 млрд руб. в рамках допэмиссии: «С учетом этого и существующих кредитных линий еще два года коронавируса перевозчик переживет, проблем с ликвидностью сейчас у них нет».

Сейчас мне более или менее понятно, куда бы я хотел приложить максимум усилий. Это не просто утверждение транспортной стратегии (до 2035 года), а именно имплементация — доведение до результата и до реализации.

Олег Пантелеев из «Авиапорта» отмечает, что **Виталий Савельев** имеет опыт развития воздушного коридора Азия—Европа, то есть «экспорта транспортных услуг на рынке, потенциал роста которого превышает потенциал роста внутренних перевозок». Этот опыт нужно применить в масштабе всей транспортной отрасли, подчеркивает эксперт. Он добавляет, что господин Савельев имеет компетенции в цифровизации, которая должна

стать магистральным направлением для всех отраслей транспорта: «Аэрофлот» сейчас в пятерке мировых лидеров в авиации по цифровой трансформации. Елена Сахнова называет главной заслугой господина Савельева в «Аэрофлоте» создание регуляторной базы для лоукостеров: «Невозвратные и безбагажные билеты, что можно и что нельзя возить в салоне и прочее. Все это соответствует мировой практике и позволяло развивать сегмент».

Преемник **Виталия Савельева** в «Аэрофлоте» пока неизвестен. Наиболее вероятным претендентом, которого называют в том числе источники РБК и Forbes, выглядит глава ГТЛК Михаил Полубояринов. В 2003–2009 годах он был финансовым директором «Аэрофлота» (до прихода господина Савельева), а с 2017 года входит в совет директоров авиакомпания. В 2018 году он уже фигурировал в качестве возможного кандидата на пост главы перевозчика (см. “Ъ” от 9 июля 2018 года). Елена Сахнова отмечает, что «Аэрофлоту» при Виталии Савельеве не удалось наладить диалог с производителями отечественных самолетов, а Михаил Полубояринов может решить эту проблему, поскольку у него «хорошие отношения» с «Ростехом».

<https://www.kommersant.ru/doc/4565456#id1972756>

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА, НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА, ТАТЬЯНА БАЙКОВА, ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА, ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.10.11; ВОЙДИТЕ В КАБИНЕТ: ГОСДУМА УТВЕРДИТ КАНДИДАТОВ МИШУСТИНА НА ПОСТЫ МИНИСТРОВ; ВПРОЧЕМ, У ОПОЗИЦИИ ЕСТЬ ВОПРОСЫ И К ПРЕТЕНДЕНТАМ, И К ПРАВИТЕЛЬСТВУ

Госдума 10 ноября утвердит кандидатуры новых министров и вице-преьера, предложенные **главой правительства Михаилом Мишустиним**, заявили опрошенные «Известиями» представители фракций. К слову, у оппозиционеров по некоторым из них есть вопросы. Обновление в структуре власти не закончилось, в скором времени свой пост покинет руководитель ФАС Игорь Артемьев, сообщили «Известиями» источники в ведомстве. Его может заменить вице-губернатор Северной столицы Максим Шаскольский или глава управления антимонопольной службы по Санкт-Петербургу Вадим Владимиров.

Обновленный кабинет

О кадровых перестановках в правительстве стало известно утром 9 ноября. Президент Владимир Путин освободил от должности министра транспорта **Евгения Дитриха**, главу Минприроды Евгения Кобылкина и руководителя Минстроя Владимира Якушева, которого он назначил полпредом в УрФО вместо Николая Цуканова. Также он увеличил число вице-премьеров с девяти до десяти.

Почти сразу последовала реакция главы правительства Михаила **Мишустина**, который внес в Госдуму свои кандидатуры на освободившиеся и появившиеся должности. Так, он предложил назначить министра энергетики Алексея Новака десятым вице-премьером.

— Думаю, он не нуждается в отдельном представлении. Вы все его хорошо знаете, многие из вас с ним давно и плотно работают, — отметил **Мишустин** на оперативном совещании с зампредами правительства.

На должность главы Минэнерго он выдвинул руководителя «Русгидро» Николая Шульгинова. Министром транспорта предложил назначить гендиректора «Аэрофлота» **Виталия Савельева**, главой Минприроды — министра по Арктике Александра Козлова, руководителем Минстроя — первого замминистра Ирека Файзуллина, а главой Минвостокразвития — гендиректора Фонда развития Дальнего Востока Алексея Чекункова.

Также вечером **Михаил Мишустин** назначил трех временно исполняющих обязанности руководителей ведомств. Врио главы Минприроды стала статс-секретарь – замминистра Светлана Радченко, врио министра транспорта — первый замминистра – руководитель Федерального агентства воздушного транспорта **Александр Нерадько**, а врио руководителя Минстроя — первый замминистра Ирек Файзуллин.

По информации «Известий», Госдума большинством голосов во вторник, 10 ноября, утвердит кандидатуры, представленные премьером, хотя на решение у нижней палаты есть неделя. Для этого будет достаточно поддержки депутатов фракции «Единая Россия», которая уже объявила о своем решении.

— У нас во фракции состоялся с кандидатами очень серьезный разговор, из которого они поняли, что им придется работать по-новому. Это обусловлено поправками в Конституцию и полномочиями Госдумы, которая теперь утверждает правительство. Ответственность и спрос с них теперь будет другой, очень жесткий, поэтому и исполнение всех задач должно быть на другом качественном уровне, — заявил «Известиям» первый зампред фракции «Единой России» Адальби Шхагошев.

Еще в понедельник обсуждение кандидатур прошло в профильных комитетах парламента. Серьезных возражений или критики ни один из предложенных назначенцев у парламентариев не вызвал. Как пояснил спикер Госдумы Вячеслав Володин, многие из них хорошо известны по их прошлой работе. Большинство голосов с редкими воздержавшимися комитеты рекомендовали Госдуме утвердить обозначенные Михаилом Мишустиним кандидатуры.

Более критически настроены к перестановкам оппозиционные фракции. Например, лидер КПрФ Геннадий Зюганов раскритиковал парламент за спешку рассмотрения кандидатур. Фракция пока не увидела реальной программы развития, конкретных изменений и отхода от экономических шагов, которые сегодня предпринимает Минфин, поэтому не будет голосовать против или за кандидатов, заявил «Известиям» депутат от КПрФ Юрий Афонин. Источник «Известий» в партии подтвердил, что фракция склоняется к тому, чтобы воздержаться во время голосования.

Первый зампред «Справедливой России» Михаил Емельянов сообщил «Известиям», что высказывать мнение фракции преждевременно. Все кандидаты на новые посты придут на заседание фракции во вторник. Депутат признался, что видит среди них спорные фигуры, однако от обсуждения деталей воздержался.

Сомнения есть и у других оппозиционеров. Как сообщил «Известиям» зампред фракции ЛДПР Ярослав Нилов, при утверждении новых министров партия поддержит только часть кандидатур. Кто именно это будет, все узнают во вторник. По его словам, такое решение было принято по итогам встреч с кандидатами.

Промежуточные итоги

Как сообщили «Известиям» источники, перестановки во властных структурах продолжатся — в ближайшее время свой пост покинет глава ФАС Игорь Артемьев. На его должность претендуют сразу несколько человек, но больше всего шансов у вице-губернатора Северной столицы Максима Шаскольского или главы управления антимонопольной службы по Санкт-Петербургу Вадима Владимирова. Впрочем, УФАС по Петербургу опровергло информацию о переезде своего руководителя в Москву.

Обновление кабинета стало неожиданностью для некоторых кандидатов. Например, в пресс-службе Александра Козлова «Известиям» признались, что пока не готовы комментировать возможное назначение, потому что министр сам узнал о нем только утром. Однако, по данным источника «Известий», близкого к администрации президента, разговоры о перестановках в правительстве велись уже около месяца, но точной информации о кандидатах не было ни у кого.

Что касается карьерного роста Александра Новака, об этом говорили еще при формировании правительства в январе. Чиновник возглавлял Минэнерго с 2012 года и зарекомендовал себя как сильный переговорщик, заявил «Известиям» президент коммуникационного холдинга «Минченко консалтинг» Евгений Минченко. За последние годы он дважды спасал российский бюджет. Сначала, когда добился заключения сделки ОПЕК+, и второй раз, когда в 2020-м «пересобрал» сделку. Впереди у России непростые переговоры, особенно в связи с вероятной победой нового президента США Джо Байдена. Николай Шульгинов, выдвинутый на замену Новака, тоже успешно справлялся с поставленными задачами и среди коллег у него репутация профессионала, сообщил информированный источник «Известий». Он отметил, что это назначение может ознаменовать изменения в акцентах работы ведомства — максимум внимания будут

уделять возобновляемым источникам энергии.

А вот о дальнейшей карьере бывшего главы **Минтранса Евгения Дитриха** пока говорить сложно. Вероятнее всего, он может занять должность врио губернатора Белгородской области, писали ранее СМИ. Этот пост остается вакантным с середины сентября, когда в отставку ушел Евгений Савченко.

Предложенный на пост министра транспорта **Виталий Савельев** на заседании профильного комитета Госдумы уже определил круг приоритетных вопросов. Особое внимание он уделит федеральным дорогам — до 2035 года их должно стать примерно в два раза больше. Кроме того, ожидается ужесточение правил ПДД и увеличение числа лоукостеров.

По словам собеседника «Известий» в отрасли, Савельев, возглавлявший «Аэрофлот» с 2009 года, давно хотел получить должность министра. Амбиции подкрепляются и опытом работы — в 2004–2007 годах он занимал должность замминистра экономического развития и торговли. На должность также претендовал глава **Росавиации Александр Нерадько**. Однако при нем ни один аэродром не построили в срок и в соответствии с планируемым бюджетом — именно это сыграло против него.

— Сейчас, скорее, нужен иного склада руководитель, более жесткий, — считают источники «Известий» в отрасли.

Еще один собеседник «Известий» вспомнил ситуацию с «ВИМ-Авиа» (прекратила полеты в 2017 году из-за долгов), которая оказалась чуть ли не концом света для рынка. Сейчас же из-за кризиса в таком положении находится вся отрасль перевозок, добавил он.

Основной кандидат на пост гендиректора «Аэрофлота», по сообщениям СМИ, — глава Государственной транспортной лизинговой компании Михаил Полубояринов. С 2017 года он входит в совет директоров авиакомпании. В «Аэрофлоте» пока не комментируют возможность этого назначения.

Ротацию в Минстрое эксперты считают рутинной. На своей должности у Владимира Якушева не было ни выдающихся успехов, ни громких провалов, заявил «Известиям» эксперт комиссии по ЖКХ общественного совета при Минстрое Павел Склянчук. Для новой должности полпреда в УрФО у него есть необходимый опыт — до прихода в Минстрой более 12 лет он руководил Тюменской областью.

К посту министра Ирек Файзуллин тоже готов, 10 лет он возглавлял профильное ведомство Татарстана — региона с одним из самых мощных и эффективных стройкомплексов страны, напомнил «Известиям» первый зампред комитета ГД по жилищной политике и ЖКХ Сергей Пахомов. Сейчас перед ним стоят задачи сохранения и увеличения темпов строительства, модернизация отрасли и обеспечение реализации нацпроектов (ежегодный ввод 120 млн кв. м жилья к 2024 году).

Что же касается Минприроды, то после ухода Дмитрий Кобылкина там осталось много незавершенных дел — лесовосстановление, мусорная реформа и реабилитация Волги и Байкала, заявил «Известиям» зампред общественного совета при Росприроднадзоре Андрей Нагибин. Чиновник успешно провел реформу в сфере особо охраняемых зон, однако работа по утилизации отходов совсем не заладилась, что могло стать одной из причин отставки, сказала «Известиям» член Общественного совета при Минприроды России Альбина Дударева.

<https://iz.ru/1084578/izvestiia/voidite-v-kabinet-gosduma-utverdit-kandidatov-mishustina-na-posty-ministrov>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2020.09.11; ПОРТФЕЛИ ЖДУТ МИНИСТРОВ; ВО ВТОРНИК ГОСДУМА РАССМОТРИТ КАНДИДАТУРЫ НОВЫХ ЧЛЕНОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА

В правительстве России сменятся пять министров и появится еще один вице-премьер. Президент Владимир Путин в понедельник провел самые масштабные кадровые перестановки с момента утверждения нынешнего состава кабмина в январе 2020 года. Сразу же после этого премьер-министр **Михаил Мишустин** внес в Госдуму - как того теперь требует новый закон о правительстве - кандидатуры будущих министров и вице-

премьера. Во вторник на пленарном заседании депутаты Госдумы рассмотрят эти предложения.

"Президент поддержал наше предложение по отставке ряда министров, - так начал совещание с заместителями **Михаил Мишустин**. - Речь идет о главе **минтранса** Евгении **Дитрихе**, главе минстроя Владимире Якушеве, руководителе минприроды Дмитрие Кобылкине". Глава кабинета поблагодарил их за совместную работу и пожелал им успехов на новом поприще. Между тем новая должность Якушева стала известна сразу же - указом главы государства он был назначен полпредом президента в Уральском федеральном округе. Другим указом от этой должности освобожден Николай Цуканов. Недолго сохранялась интрига и для Кобылкина. Председатель "Единой России" Дмитрий Медведев предложил кандидатуру бывшего главы минприроды на пост исполняющего обязанности заместителя секретаря генсовета партии.

Обновление кабинета: слово за Госдумой

Отдельный указ президента был посвящен созданию нового поста вице-премьера - десятого в кабмине. Сразу же стал известен кандидат в зампреды правительства - это Александр Новак, который покидает пост главы минэнерго. "Думаю, он не нуждается в отдельном представлении. Вы все его хорошо знаете. Многие из вас с ним давно и плотно работают", - отозвался о кандидате **Мишустин**.

Глава правительства объявил и другие кандидатуры. На должность министра энергетики вместо Новака предложен генеральный директор ПАО "РусГидро" Николай Шульгинов. На место руководителя **минтранса** - гендиректор "Аэрофлота" **Виталий Савельев**. Владимир Якушев, как стало известно, может передать пост главы минстроя своему первому заместителю Иреку Файзуллину. На место главы минприроды выдвинут нынешний руководитель минвостокразвития Александр Козлов. И, наконец, на это освободившееся место предложен гендиректор Фонда развития Дальнего Востока Алексей Чекунков.

Михаил Мишустин пояснил, что внес кандидатуру в Госдуму в соответствии с новым федеральным конституционным законом, который на прошлой неделе подписал президент. Согласно документу, который опубликовала "РГ", устанавливается новый порядок формирования правительства. Теперь Госдума будет утверждать кандидатуры премьер-министра, его заместителей и министров (за исключением силовиков и главы МИДа). Так что депутатам предстоит впервые исполнить свою новую конституционную функцию - обсудить кандидатуры в члены кабинета и принять по ним решения. "Все они имеют большой опыт эффективного решения задач в различных отраслях, - отозвался о кандидатах **Михаил Мишустин**. - Хорошо зарекомендовали себя на предыдущих местах работы. Рассчитываю, что после рассмотрения депутаты поддержат эти кандидатуры".

Михаил Мишустин - о кандидатах в министры: Все они имеют большой опыт эффективного решения задач в различных отраслях

Госдума взяла кандидатуры в работу сразу же. Председатель нижней палаты Вячеслав Володин после поступления предложений провел совещание с руководителями фракций и главами профильных комитетов. На этой встрече был определен порядок рассмотрения кандидатур. Первыми министры должны были прийти в комитеты, затем их ждали во фракциях, а главная дискуссия была запланирована на сегодняшнее пленарное заседание. "У каждого депутата есть возможность задать вопросы кандидатам на заседаниях фракций и профильных комитетов", - сообщил Володин. Он подчеркнул, что для Госдумы это очень ответственный вопрос.

Энергетика: Новые задачи и возможности

Комитет Госдумы по энергетике рассмотрел претендентов на посты вице-премьера и министра энергетики. Депутаты отметили, что у Александра Новака большой опыт во власти. Он работал в администрации Красноярского края, в том числе в должности первого заместителя губернатора. В 2008 году назначен заместителем министра финансов России, а 21 мая 2012 года - министром энергетики. Народным избранником кандидат сообщил, что собирается решать вопросы Энергетической стратегии до 2035 года совместно с Николаем Шульгиновым. Главной задачей сферы энергетики в России он назвал обеспечение внутреннего рынка качественными источниками энергии. Вторая

крупнейшая задача - сохранение лидирующего положения России в этой сфере в мире. Николай Шульгинов в электроэнергетике работает с 1975 года - на различных должностях в "Ставропольэнерго", РАО "ЕЭС России", "Системном операторе". А последние пять лет руководил "РусГидро". Кандидат сообщил депутатам, что в должности министра энергетики сохранить преемственность и продолжить работу, начатую при Александре Новаке.

Минтранс: В приоритете - безопасность на дорогах

Комитет Госдумы по транспорту и строительству рекомендовал поддержать на ближайшем пленарном заседании палаты кандидатуру **Виталия Савельева** на должность главы **минтранса**. Депутаты отметили, что у кандидата есть опыт руководящей работы в самых разных сферах - в том числе в энергетической, финансовой, сфере связи. Последние его должности перед работой в "Аэрофлоте" - замминистра экономического развития и торговли, первый вице-президент АФК "Система".

Савельев рассказал комитету о своих приоритетах. Максимум усилий **минтранса** должно быть сфокусировано на реализации целей транспортной стратегии. "Количество дорог в стране (особенно федеральных дорог) до 2035 года должно быть увеличено примерно вдвое", - подчеркнул он.

Одна из ключевых задач на посту - увеличение безопасности дорожного движения. По словам кандидата, если "безопасность на дорогах поднимем на несколько процентов, то это поднимет вклад в ВВП на 0,2-0,25%". Кандидат также намерен обратить внимание на проблему с камерами на дорогах. Он согласился с депутатами в том, что нужно сделать так, чтобы они не дублировали одно и то же нарушение водителя на коротком отрезке дороги. Кроме того, по мнению Савельева, важно не давать спуску нарушителям-рецидивистам, которые не платят штрафы.

Минприроды: Баланс между ресурсами и экологией

Сразу два профильных комитета одобрили кандидатуру Александра Козлова на должность министра природных ресурсов и экологии РФ. Депутаты отметили, что у кандидата есть хороший опыт для утверждения на новом посту. Глава Комитета Госдумы по природным ресурсам Николай Николаев заявил, что депутаты уже наладили работу с Козловым и хорошо знают кандидата. "Он видит проблемы в полном объеме", - сказал он. А глава Комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды Владимир Бурматов предупредил о предстоящих сложностях на тему реформы обращения с отходами. Кандидат сообщил, что тематика "мусорной реформы" ему хорошо знакома - в частности, благодаря работе мэром и губернатором. "Не понаслышке знаю об острых экотемах: ликвидация мусора, загрязнения и чрезвычайные происшествия", - заверил он. В связи с этим ключевой задачей на посту кандидат видит соблюдение баланса между добычей природных ресурсов и влиянием этого процесса на экологию. "Это как весы: на одной чаше - необходимые человеку ресурсы, а на другой - окружающий мир, который нужно сберечь для наших детей и внуков", - подчеркнул Козлов.

Дальний Восток: Социальная привлекательность и комфорт

Еще один комитет - по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока - одобрил на место в том же министерстве кандидатуру Алексея Чекунова, у которого есть опыт работы в этой сфере - он возглавлял Фонд развития Дальнего Востока. Кроме того, он признан одним из ведущих экспертов России в инвестиционной сфере, руководил рядом крупных инвесткомпаний. Члены комитета в ходе заседания отметили, что кандидат много сделал для развития экономики Дальнего Востока в прежней должности. Собеседник депутатов рассказал, какие шаги необходимы для повышения социальной привлекательности региона. По его словам, важно увеличить темпы строительства и сделать более комфортной городскую среду.

Удачным примером реализации социальных госпрограмм кандидат назвал льготную ипотеку на Дальнем Востоке, которой уже воспользовались 50 тысяч семей. Чекунов намерен добиться повышения темпов ввода жилья в регионе в 1,6 раза.

Новое в строительстве: Пересмотр СНиПов и ГОСТов

Профильные комитеты Госдумы одобрили и кандидатуру на пост главы минстроя - депутаты рекомендовали нижней палате парламента утвердить Ирека Файзуллина в этой

должности. Ранее он занимал пост замминистра строительства, архитектуры и ЖКХ Татарстана, а также являлся главным архитектором республики, а затем был руководителем указанного министерства. А в начале 2020 года Файзуллин был назначен первым заместителем федерального министерства. Депутаты заинтересовались, что нового кандидат планирует привнести в работу ведомства в случае утверждения. По словам Файзуллина, продолжится пересмотр СНиПов и ГОСТов, разработка строительных нормативов. "Планируется также сокращать подготовительный период в строительстве, не снижая уровень безопасности в отрасли", - заявил он.

Участники встречи рекомендовали кандидату в министры обратить внимание на проблемы с обновлением жилищного фонда в регионах и добиваться увеличения финансирования программы мер по поддержке участников долевого строительства.

<https://rg.ru/2020/11/09/vo-vtornik-gosduma-rassmotrit-kandidatury-novyh-chlenov-pravitelstva.html>

ТАСС; 2020.09.11; РОТАЦИЯ ИЛИ ДОНАСТРОЙКА. ПЯТЬ ПОРТФЕЛЕЙ КАБМИНА И НОВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** в понедельник внес в Госдуму кандидатуры пяти новых федеральных министров и вице-премьера. Ожидается, что вопрос об их утверждении войдет в повестку заседания Госдумы на вторник.

Речь идет о замене глав Минвостокразвития, Минприроды, Минстроя, **Минтранса** и Минэнерго России. Все они получили портфели еще в правительстве Дмитрия Медведева. Александр Новак руководит Минэнерго с 2012 года, а остальные министры заняли посты при обновлении состава кабмина в 2018 году.

В понедельник президент России Владимир Путин уже подписал указы об отставке трех федеральных министров: главы Минприроды Дмитрия Кобылкина, главы Минстроя Владимира Якушева, главы **Минтранса Евгения Дитриха**. Якушев перешел на пост полпреда президента РФ на Урале. Кандидатура Кобылкина была предложена на пост исполняющего обязанности замсекретаря генсовета "Единой России", где он может заняться реформированием партийного проекта "Чистая страна". Информации о новом назначении экс-главы **Минтранса Дитриха** пока нет.

Руководство может смениться также в Минэнерго и Минвостокразвития России, главам которых предложили новые портфели. Так, министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов может возглавить Минприроды России, а кандидатура министра энергетики Александра Новака предложена на должность еще одного, десятого вице-премьера. Руководителем Минвостокразвития **Мишустин** предложил назначить Алексея Чекункова, ранее возглавлявшего Фонд развития Дальнего Востока и Арктики, а на должность министра энергетики России представлен глава "Русгидро" Николай Шульгинов.

Министерство транспорта может возглавить глава "Аэрофлота" **Виталий Савельев**. Он руководил национальным перевозчиком с 2009 года, причем в 2018 году его полномочия продлили еще на пять лет. На пост главы Минстроя представлен первый заместитель министра Ирек Файзуллин. Как отмечал в понедельник курирующий строительную отрасль вице-премьер Марат Хуснуллин, замминистра - "большой профессионал с огромным опытом работы как на региональном, так и на федеральном уровне", под руководством которого Минстрой сможет быстро и качественно решать все поставленные задачи.

Примечательно, что среди потенциальных новых назначенцев есть выходцы из бизнеса - руководители компаний-флагманов российской экономики. Опыт привлечения такого рода специалистов для работы в качестве членов кабмина уже имел место в прошлом.

"Ротационный процесс"

Это уже второе за год обновление состава кабинета министров. В середине января правительство Дмитрия Медведева - рекордсмена по времени работы во главе кабмина в новейшей российской истории - подало в отставку. Решение было озвучено после того, как президент в послании Федеральному собранию обозначил приоритеты на ближайшие

годы и предложил внести изменения в Конституцию РФ. Как отмечал сам Медведев после заявления об отставке, кабмин должен предоставить главе государства "возможность принимать все необходимые решения в этих условиях".

21 января президент утвердил структуру и состав нового правительства во главе с Михаилом **Мишустин**ым. В обновленном составе кабмин проработал почти десять месяцев. Новые назначения выглядят как "донастройка" механизма, который должен обеспечить достижение всех национальных целей.

При этом пресс-секретарь российского лидера Дмитрий Песков в понедельник призвал не связывать отставки министров с тем, как главы ведомств исполняют поручения президента. "Это ротация, это ротационный процесс", - охарактеризовал он изменения в составе правительства.

Отвечая на вопросы, довольны ли в Кремле работой кабинета министров **Мишустина** и с чем связана преждевременная отставка ряда чиновников, Песков заявил: "Никаких сроков пребывания в должности не существует, как вы знаете, поэтому преждевременная или не преждевременная отставка - вопрос некорректный". "Работой правительства руководит председатель правительства, премьер-министр. Соответственно, он конфигурирует кабинет министров таким образом, чтобы с его точки зрения он наилучшим образом отвечал задачам, которые находятся на повестке дня", - пояснил представитель Кремля.

Говоря о том, обсуждал ли премьер свои предложения с президентом до внесения кандидатур в Думу, пресс-секретарь главы государства подчеркнул, что Путин и **Мишустин** "находятся в постоянном диалоге".

Утверждение Госдумой

Пять министров и один вице-премьер станут первыми членами российского кабинета, которые будут назначаться по новому порядку: через утверждение Госдумой. Такой порядок закреплен в новом законе о правительстве России, который был разработан для реализации новых положений конституции.

Профильные комитеты Госдумы обсудили предложенные премьером кандидатуры уже в понедельник и поддержали их. Вопрос также планируется включить в повестку пленарного заседания нижней палаты парламента во вторник.

Как заявил спикер Госдумы Вячеслав Володин, "многие из предложенных кандидатур депутатам хорошо известны по их прошлой работе". "Есть кандидатуры менее известные, но очевидно - это профессионалы в своей области", - отметил он, подчеркнув, что "обсуждение кандидатур будет скрупулезным, публичным".

Согласно новому закону о правительстве РФ, премьер-министр представляет Госдуме на утверждение кандидатуру федерального министра (за исключением министров силового блока, глав МЧС и МИД) не позднее недельного срока со дня появления вакантной должности. Нижняя палата затем в течение недели принимает решение об утверждении или отклонении представленной кандидатуры.

В случае положительного решения кандидат будет назначен президентом РФ на должность федерального министра, при этом глава государства не сможет отказать в назначении министра, кандидатура которого утверждена Госдумой. Если же депутаты отклонят кандидатуру, то премьер-министр сможет либо представить нового кандидата, либо предложить первую кандидатуру повторно.

После трехкратного отклонения Госдумой представленных кандидатур у президента появится право назначить федерального министра из числа тех, кого ему предложит премьер-министр, в таком случае их утверждение нижней палатой уже не потребуется.

<https://tass.ru/politika/9953535><https://tass.ru/politika/9953535>

ТАСС; 2020.09.11; МИШУСТИН НАЗНАЧИЛ АЛЕКСАНДРА НЕРАДЬКО ВРИО ГЛАВЫ МИНТРАНСА

Премьер-министр РФ **Михаил Мишустин** назначил **руководителя Росавиации Александра Нерадько** временно исполняющим обязанности главы Министерства транспорта РФ. Соответствующее распоряжение опубликовано в понедельник на сайте правительства.

"Возложить временно исполнение обязанностей министра транспорта Российской Федерации на первого заместителя министра транспорта Российской Федерации - руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Нерадько Александра Васильевича", - говорится в документе.

<https://tass.ru/politika/9953747>

ТАСС; 2020.09.11; САВЕЛЬЕВ: МАКСИМУМ УСИЛИЙ МИНТРАНСА ДОЛЖНО БЫТЬ СФОКУСИРОВАНО НА ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

Максимум усилий **Минтранса** РФ должно быть сфокусировано на реализации целей транспортной стратегии, заявил кандидат на пост министра транспорта **Виталий Савельев** на заседании профильного комитета Госдумы.

"Сейчас существует [транспортная] стратегия до 30 года и в разработке находится стратегия до 2035 года, - сказал он. - Сейчас мне более-менее понятно, куда бы я хотел приложить максимум усилий. Это не просто утверждение этой стратегии, а именно имплементация - доведение до результата и до реализации. Количество дорог, которые должны быть в стране, особенно федеральных дорог - их до 35 года должно быть увеличено примерно вдвое. Денежные средства, которые заложены в бюджет - они огромные".

Савельев отметил, что в бюджет транспортной стратегии заложено около 1,9 трлн руб., из которых 500 млрд руб. - бюджетные средства.

По его словам, среди важных задач транспортной отрасли - строительство мировых транспортных коридоров, расширение пропускной способности БАМа и развитие Северного морского пути.

Лоукостеры

Количество лоукостеров в России должно быть больше, заявил кандидат на пост министра транспорта РФ **Виталий Савельев**.

"Таких лоукостеров [как авиакомпания "Победа"] должно быть больше в нашей стране. Сейчас мировой тренд показывает, что вся авиация именно развивается в части низкобюджетных перевозчиков", - сказал он.

В качестве регионов, в которых мог бы работать лоукостер он привел среднюю полосу России и Дальний Восток.

На данный момент в России есть только один лоукостер - "Победа", которая начала полеты в 2014 году.

О безопасности дорожного движения

Увеличение безопасности дорожного движения приведет к росту ВВП на 0,2-0,25%, заявил Савельев.

"Если мы возьмем с вами транспортную стратегию до 2035 года [...], там есть очень интересный показатель по безопасности: если только безопасность на дорогах поднимем на несколько процентов <...>, это увеличит вклад в ВВП на 0,2-0,25%. Поэтому, конечно, нужно безопасность на дорогах увеличивать".

Ранее президент РФ Владимир Путин поручил правительству к 2030 году добиться снижения показателя смертности в ДТП до 4 человек на 100 тыс. человек. Нововведения должны быть реализованы в рамках национального проекта **"Безопасные и качественные автомобильные дороги"** (БКАД).

Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения - один из самых спорных показателей в БКАДе. Ранее снижение смертности до 4 человек планировалось достичь к 2024 году. Большинство транспортных экспертов считали эту цель недостижимой. Согласно обновленному документу, уровня не более четырех человек необходимо достичь только к 2030 году, а в 2024 году показатель не должен превысить 8,4 человека.

<https://tass.ru/ekonomika/9949717>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novyj-glava-mintransa-otmetil-vaznost-bezopasnosti-na-dorogah>

ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; ДОРСТРОЮ РФ БОЛЬШЕ НУЖНЫ ЛУЧШИЕ ПРАКТИКИ, ЧЕМ НОВЫЕ МАТЕРИАЛЫ И ТЕХНОЛОГИИ - САВЕЛЬЕВ

Применение лучших мировых практик в дорожном строительстве России должно быть в приоритете по сравнению с разработкой новых материалов и технологий, считает кандидат на пост главы **Минтранса** РФ, действующий глава "Аэрофлота" (МОЕХ: AFLT) **Виталий Савельев**.

"Надо посмотреть, что в мире есть. Лучшие технологии, хайтек. Еще же искусственный интеллект есть, а мы там еще возимся с качеством дороги. И все это сложить в одно место - и вот тогда мы получим результат. Потому что не надо придумывать что-то такое "супер", изобретать новые материалы. Они тоже нужны, но это чуть позже, это другая стезя. А вот сделать дорогу на основе лучших практик мировых - почему бы нет", - сказал Савельев на заседании комитета Госдумы по транспорту и строительства, где в понедельник он был поддержан как кандидат на пост главы **Минтранса** вместо отправленного в отставку **Евгения Дитриха**.

Савельев рассказал, что еще в советское время в период работы в Ленинграде ездил перенимать передовой опыт дорожного строительства в ГДР.

"Могу рассказать из своего опыта практического. Я помню, в Ленинграде в свое время при Романове (первый секретарь Ленинградского обкома КПСС в период 1970-1983 гг.) построили в районе Пулково немцы нам 10 километров дороги. Вы знаете, мы там все это увидели и так обрадовались, что это оборудование, которым они делали, у них купили. Там целая история - специальный съем асфальта, переработка, генерация. Все купили, но мы никогда не смогли больше повторить их качество. Наши дороги разрушаются - 2-3 года и все. А те стоят 10-15 лет, и дорога - просто идеальное полотно", - сказал Савельев.

Рассуждая о тенденциях в дорожном строительстве, кандидат на пост главы **Минтранса** отметил, что "многие уже переходят на западе на бетонные дороги".

"Асфальтовая составляющая не такая прочная, не дает такой долговечности дороге. Да, в бетонке есть свои проблемы - там цементное молоко, трещины, это более жесткая дорога. Но надо нам чего-то как-то добиваться", - сказал Савельев.

Внедрение передовых технологий в дорожном строительстве является одной из задач действующего в РФ нацпроекта безопасных и качественных автодорог. Для этого ведется соответствующий пополняемый реестр. Согласно целевым показателям нацпроекта, доля объектов, на которых предусматривается использование включенных в него "новых и наилучших технологий" должна составить 40% к 2030 году.

ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; ПРОФИЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБРИЛ КАНДИДАТУРУ САВЕЛЬЕВА НА ПОСТ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА

Комитет Госдумы по транспорту и строительству в понедельник рекомендовал одобрить кандидатуру **Виталия Савельева** на пост министра транспорта.

Соответствующее решение принято большинством голосов на заседании комитета.

Ранее в понедельник президент РФ Владимир Путин своим указом освободил от должности министра транспорта **Евгения Дитриха**. Ему на смену председатель правительства **Михаил Мишустин** предложил кандидатуру CEO "Аэрофлота" (МОЕХ: AFLT) **Виталия Савельева**.

"Сегодня этот вопрос также будет рассмотрен в рамках Совета Думы, мы планируем включить его в повестку завтрашнего пленарного заседания", - сказал журналистам в понедельник председатель Госдумы Вячеслав Володин.

Он отметил, что "обсуждение кандидатур будет скрупулезным, публичным".

"Для нас это очень ответственно. Предложив поправки в Конституцию, президент часть своих полномочий в вопросах формирования правительства передал нашим гражданам", - сказал спикер Думы.

ПРАЙМ; 2020.10.11; ПОРТРЕТ: ДИТРИХ ПОКИНУЛ ПОСТ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИИ

Евгений Дитрих, которому в сентябре 2020 года исполнилось 47 лет, освобожден от должности министра транспорта РФ после двух с небольшим лет на посту.

Пресс-служба президента РФ ранее в понедельник сообщила, что глава государства подписал указ об освобождении **Дитриха** от должности главы **Минтранса**. Официальному объявлению несколько дней предшествовали сообщения об этом на источники в телеграмм-каналах, а затем в ряде СМИ.

Дитрих до прихода на пост министра в мае 2018 года занимал пост первого замглавы **Минтранса** РФ. Он в разное время поработал в департаменте правительства РФ, **Ространснадзоре**, тогда еще министерстве экономического развития и торговли, но значительное время занимал должность в **Росавтодоре**.

РИА Новости собрали транспортные проекты и решения для отрасли, которые были сделаны за время нахождения **Дитриха** на посту главы **Минтранса**.

ДОРОГИ ДОРОГИ

Основным автодорожным проектом, завершенным при министре **Дитрихе**, стала новая скоростная платная дорога между Москвой и Петербургом под названием "Нева". Трассу строила госкомпания "Автодор" с 2011 года, должна была ввести ее в эксплуатацию в 2018 году, но по ряду причин сквозное движение по трассе было открыто лишь в конце 2019 года.

Также, после смены главы "Автодора" был создан оперативный штаб по строительству ЦКАДа, который из-за проблем с выкупом земель и изменившихся техусловий отстал от графика почти на три года. В ноябре 2020 года должен полностью открыться для движения третий участок ЦКАД.

Приоритетный проект "Безопасные и качественные автодороги" с майскими указами президента получил статус нацпроекта, а в 2020 году - еще и дополнительные 100 миллиардов рублей для тех регионов, кто хорошо и быстро строит дороги. Также, в этом году транспортным властям удалось в 1,5 раза (в деньгах) увеличить объемы дорожных строек несмотря на ограничения, связанные с распространением коронавируса.

ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МНОГО НЕ БЫВАЕТ

При **Дитрихе** было открыто железнодорожное сообщение между материковой частью РФ и полуостровом Крым. Правда, сам проект был начат еще при его предшественнике, и автодорожная часть введена в эксплуатацию до этого. **Дитрих** лично на месте неоднократно контролировал ход работ.

Создание первой в России высокоскоростной железной дороги (ВСМ) так и не началось. Но вряд ли это можно причислить именно к неудачам министра. Вопрос решался на самом высоком уровне. **Дитрих** говорил журналистам, что **Минтранс** предлагает подумать о создании сразу сети высокоскоростных железнодорожных магистралей в России, например, в северном, южном и западном направлениях.

Запущены в бытность **Дитриха** министром транспорта и первые Московские центральные диаметры (МЦД). На одном из совещаний он отмечал, что МЦД - крупнейший транспортный проект, значительно повысивший доступность и качество транспортных услуг для миллионов жителей Москвы и Московской области, который удалось реализовать за два года, добавляя, что после запуска первых двух маршрутов необходимо продолжить работу по проектам МЦД-3, МЦД-4, МЦД-5.

Кстати, сам **Дитрих** на одном из публичных форумов рассказывал, что в неслужебных поездках по городу предпочитает использовать общественный транспорт. Он пояснял, что это "быстро, легко и удобно".

ПОЛЁТ СКВОЗЬ ПАНДЕМИЮ

Российская авиация при **Дитрихе** пережила несколько серьезных потрясений - в частности, закрытие рейсов в Грузию и резкий рост цен на авиакеросин, что привело к серьезным финансовым потерям авиакомпаний.

Но самым сложным событием для авиаотрасли стала, конечно, пандемия коронавируса, которая привела к значительному падению перевозок по всему миру, в том числе и в

России. В 2019 году российским авиакомпаниям удалось увеличить перевозки пассажиров на 10,2%, до 128,1 миллиона человек. В январе-сентябре 2020 года пассажиропоток авиакомпаний уже снизился на 46,9% к прошлому году - до 52,7 миллиона.

Однако отечественные авиакомпании и аэропорты получили COVID-субсидии, что может считаться достижением: компенсаций за Грузию и керосин авиакомпании так и не дождались.

Пандемия в целом сказалась на всех видах транспорта. **Дитрих**, помимо участия в совещаниях, где озвучивал необходимые меры поддержки транспортной отрасли на фоне коронавируса, в мае 2020 года инспектировал, насколько столичный транспорт готов к работе в пандемию с соблюдением необходимых мер безопасности пассажиров. Он тогда побывал на одном столичных вокзалов, в аэропорту и автостанции. Министр покупал маску в пригородной кассе, общался с пассажирами в зале ожидания, проверял соблюдение эпидемиологических мер.

НЕТИХАЯ ГАВАНЬ

При **Дитрихе** заключена первая в России портовая концессия по угольному терминалу "Лавна" в морском порту Мурманск, эту схему планируется тиражировать на проект сухогрузного района порта Тамань. Запущена третья очередь крупнейшего угольного терминала в России "Восточный порт" стоимостью более 40 миллиардов рублей.

Минтранс разработал и новые правила закрытой перевалки угля в российских портах. При министре **Дитрихе** разрешен многолетний спор по введению инвестиционного сбора в российских портах, приняты исключения для работы в Арктике судов под иностранным флагом для реализации важнейших проектов по добыче в РФ сжиженного природного газа, а также начата проработка мер, которые позволят повысить конкурентоспособность судов под российским флагом.

Грузооборот портов РФ в 2018 и 2019 годах показывал устойчивый рост, также увеличиваются перевозки по Северному морскому пути, в проекте реализации которого **Минтранс РФ** действует по принципу "двух ключей" с госкорпорацией "Росатом".

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.10.11; БАМ ПОЕДЕТ НА ВСЯКОЙ ЭНЕРГИИ; ВЛАСТИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИ НЕЙТРАЛЬНО ОЦЕНЯТ НОВУЮ ГЕНЕРАЦИЮ

По данным "Ъ", правительство одобрило четыре проекта строительства генерации для электрификации БАМа и Транссиба мощностью до 1,4 ГВт. Это новые ТЭС в Пеледуде, Находке и Советской Гавани, а также расширение Нерюнгринской ГРЭС «РусГидро». Конкурс будет объявлен по принципу технологической нейтральности — En+ уже планирует заявить проект Тельмамской ГЭС, «Интер РАО» и «Газпром энергохолдинг» также допускают свое участие. По оценке аналитиков, в целом строительство новой генерации для Восточного полигона может стоить до 250 млрд руб.

Правительство определилось со схемой строительства дополнительной генерации для энергоснабжения Восточного полигона. В частности, согласовано строительство ТЭС «Пеледуд» в Бодайбинском районе Иркутской области на 456 МВт, расширение угольной Нерюнгринской ГРЭС «РусГидро» на два энергоблока по 215 МВт каждый, новых угольных ТЭС в Советской Гавани (в районе порта Ванино) на 260 МВт и в Находке на юге Приморского края мощностью до 280 МВт, говорят источники "Ъ", знакомые с обсуждением вопроса.

В совокупности планируется построить около 1,426 ГВт новой мощности.

Минэнерго, ФАС, Минэкономики и «Совет рынка» (регулятор энергорынков), по данным "Ъ", должны внести в правительство нормативную базу для проведения конкурсов до 3 февраля 2021 года.

В «Совете рынка» "Ъ" подтвердили, что такое решение принято на совместном совещании под председательством первого вице-премьера Андрея Белоусова и вице-премьера Юрия Борисова в конце сентября. В Минэнерго "Ъ" не ответили, в аппарате Юрия Борисова от комментариев отказались.

БАМ и Транссиб пересекают объединенную энергосистему Дальнего Востока и энергосистему Восточной Сибири, сейчас эти две энергозоны соединяют две ЛЭП 220 кВ. Расширение БАМа и Транссиба до пропускной способности в 180 млн тонн к 2024 году потребует строительства дополнительной генерации и нескольких тысяч километров электросетей.

Инвестор строительства ТЭС в Пеледуде будет определяться через технологически нейтральный конкурс — то есть объект может быть построен на основе любого источника энергии, победившего в отборе, в том числе электросетей, зеленой генерации и ГЭС. Финансовая нагрузка от строительства ТЭС в Пеледуде, вероятно, будет распространяться на вторую ценовую зону (Сибирь). На Дальнем Востоке генерация будет строиться за счет целевой надбавки для всего оптового энергорынка, но порядок создания новых ТЭС пока не определен.

В «Сообществе потребителей энергии» считают, что механизмы надбавок к цене мощности и конкурсных отборов новой генерации необоснованно перекладывают финансирование и риски проекта с основных бенефициаров — частных угольных компаний — на всю экономику.

По оценке Владимира Скляра из «ВТБ Капитала», инвестиции в сооружение генерации для Восточного полигона составят около 200–250 млрд руб., еще около 100 млрд руб.— строительство электросетей.

По его мнению, либерализация доступа к отбору исполнителей проектов вряд ли приведет к смене топлива или технологии, поскольку газовая генерация наиболее конкурентоспособна. Но вполне возможна диверсификация исполнителей проектов — в поисках крупных инвестпроектов находятся многие частные и государственные генераторы. «Такой конкурс помимо "РусГидро" мог бы быть интересен En+, Сибирской генерирующей компании (СГК, входит в СУЭК Андрея Мельниченко.— “Ъ”), "Интер РАО" и "Газпром энергохолдингу"»,— говорит он.

Как было предложено заплатить за электросети Восточного полигона всему крупному бизнесу

В «РусГидро» “Ъ” сообщили, что готовы участвовать в проекте строительства новых энергоблоков на Нерюнгринской ГРЭС при гарантии возврата инвестиций, про другие объекты генерации еще не думали. В «Интер РАО» заявили, что примут решение об участии, когда условия конкурса будут опубликованы. В En+ заявили, что планируют участвовать в конкурсе с проектом Тельмамской ГЭС (см. “Ъ” от 20 августа). «По нашим оценкам, экономия потребителей оптового энергорынка в плате за мощность по сравнению с проектом газовой станции может составить 10–20%, то есть 20–30 млрд руб. в ценах 2020 года»,— отметили в компании. В СГК “Ъ” не ответили. В ГЭХ также допускают возможность участия в конкурсах, ждут более конкретных условий для детального анализа.

<https://www.kommersant.ru/doc/4565495>

КОММЕРСАНТЪ; МАРИНА ЦАРЕВА; 2020.10.11; «АРКТИКА» ВЫШЛА ИЗ УГОЛОВНОГО ПОЛЯ; В ПЕТЕРБУРГЕ ПРЕКРАТИЛИ ДЕЛО О ХИЩЕНИЯХ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ САМОГО МОЩНОГО В МИРЕ АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА

Октябрьский районный суд Санкт-Петербурга прекратил уголовное дело в отношении основного владельца Балтийского завода гидравлического оборудования (БЗГО) Александра Харитонова. Его обвиняли в хищении почти 100 млн руб. при строительстве самого мощного в мире атомного ледокола типа ЛК-60Я «Арктика». Суд дважды отправлял уголовное дело в прокуратуру для устранения нарушений, а в третий раз слушал его более года, после чего прекратил преследование из-за истечения сроков давности. При этом следует отметить, что уголовное дело возбудили после проверок, проведенных по требованию президента России Владимира Путина в 2017 году, он поручал ведомствам разобраться в причинах срыва сроков сдачи ледокола.

Александра Харитонова обвиняли в мошенничестве, сопряженном с преднамеренным неисполнением обязательств в особо крупном размере (ч. 7 ст. 159 УК РФ), сокрытии

денежных средств, за счет которых должно производиться взыскание налогов (ч. 1 ст. 199.2 УК РФ), и их отмывании (ч. 1 ст. 174.1 УК РФ). Поводом для этого стало заключение контракта на 194,7 млн руб. между БЗГО и АО «Завод "Киров-Энергомаш"» — дочерним предприятием ОАО «Кировский завод». Согласно его условиям, компания господина Харитонова должна была поставить насосы для изготовления паротурбинной установки атомного ледокола ЛК-60Я «Арктика». Изготовить продукцию надо было к лету 2015 года.

ООО БЗГО получило аванс в размере 97 млн руб., но условия контракта не выполнило.

В это же время его гендиректор попросил выплатить еще 40 млн руб. аванса и перенести срок сдачи насосов на февраль 2016 года.

Следствие обвиняло Александра Харитонова в хищении и легализации 97 млн руб., а также в сокрытии 71,5 млн руб., принадлежащих организации.

Уголовное дело возбудили после многочисленных проверок Счетной палаты, Генпрокуратуры и ФСБ, проведенных в 2017 году по прямому распоряжению Владимира Путина. Как сообщал тогда «Ъ», президент России поручил перенести срок сдачи головного атомного ледокола ЛК-60Я «Арктика» с 2017 на 2019 год и потребовал принять кадровые и организационно-управленческие решения в связи со срывом госконтракта.

Первый раз уголовное дело в отношении Александра Харитонова поступало в Октябрьский райсуд в августе 2018 года, однако судья вынес постановление о его возвращении в прокуратуру для устранения нарушений. Второй раз гособвинение передало материалы в суд в январе 2019 года, однако их постигла та же участь. К слушанию дела по существу удалось приступить лишь с третьей попытки — летом 2019 года.

Более чем через год гособвинение заявило ходатайство о переквалификации действий Александра Харитонова с особо крупного мошенничества на причинение имущественного ущерба собственнику через злоупотребление доверием без признаков хищения. От двух других статей обвинения прокуратура вовсе отказалась. После этого сторона защиты попросила прекратить уголовное дело в связи с истечением сроков давности. Для преступлений средней степени тяжести, к которым относится ст. 165 УК РФ, такие сроки составляют шесть лет. Суд с такими доводами сторон согласился и вынес постановление о прекращении уголовного дела, которое уже вступило в законную силу.

Александр Харитонов изначально не признавал своей вины. Он утверждал, что часть аванса была потрачена на другие проекты, в частности на Ленинградскую АЭС-2 и Нововоронежскую АЭС.

Это был коммерческий, а не государственный контракт, и я имел полное право тратить эти деньги на любые коммерческие проекты. Любой руководитель действует именно таким образом: куда нужнее, туда и платится. Это совершенно законная и общепринятая практика», — заявил «Ъ» господин Харитонов.

Контракт на строительство ледокола «Арктика» за 37 млрд руб. ООО «Балтийский завод—Судостроение», входящее в Объединенную судостроительную корпорацию, подписало с ФГУП «Атомфлот» в августе 2012 года. Судно заложили в ноябре 2013 года. Длина ледокола — 173,3 м, ширина — 34 м, водоизмещение — 33,5 тыс. тонн. Атомоход будет оснащен двухреакторной энергоустановкой 175 МВт. На воду «Арктику» спустили в июне 2016 года. В апреле 2018 года планировалось, что АО «Балтийский завод» достроит ледокол к лету 2019 года, однако сроки вновь перенесли. В итоге официально «Арктика» вошла в состав российского атомного флота в конце октября этого года, то есть на три года позже запланированного срока.

<https://www.kommersant.ru/doc/4565449>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2020.10.11; ЭКС-ГЛАВЕ РОСГРАНИЦЫ ПРЕДЛОЖЕНО ДОБАВИТЬ; ЗА МАХИНАЦИИ ПРИ ОБУСТРОЙСТВЕ ГРАНИЦЫ ЗАПРОСИЛИ 12 ЛЕТ

Как стало известно «Ъ», рассчитывавший на условно-досрочное освобождение экс-глава Росграницы Дмитрий Безделов может задержаться в колонии. В ходе прошедших в

Тушинском райсуде Москвы прений по очередному делу о мошенничестве при обустройстве госграницы гособвинитель потребовал приговорить его с учетом уже назначенного ранее срока (9 лет) к 12 годам лишения свободы. Таким образом, в случае вынесения обвинительного приговора Дмитрию Безделову грозит еще три года колонии.

Бывшему главе Росграницы Дмитрию Безделову инкриминированы четыре эпизода особо крупного мошенничества (ч. 4 ст. 159 УК РФ), которые уже рассматривались Мещанским райсудом Москвы и легли в основу вынесенного в декабре 2017 года приговора. Тогда за хищение около 500 млн руб. Дмитрий Безделов был приговорен к девятилетнему сроку в составе группы (подельники получили от двух до восьми лет).

Впрочем, сам Дмитрий Безделов проходил обвиняемым лишь по эпизодам с хищениями при строительстве погранпереходов «Адлер» в Краснодарском крае и «Пограничный» в Приморском крае.

Дело в том, что в 2015 году, обращаясь с запросом к итальянским властям об экстрадиции Дмитрия Безделова, Генпрокуратура упоминала лишь эти две истории и, согласно закону, расследованию подлежали только они. Эпизоды с хищением 49 млн руб. при строительстве погранпереходов «Кяхта» в Бурятии, «Нижнеленинское» в Еврейской автономной области, «Выборг» и «Забайкальск» фигурировали уже в следующем запросе, но когда итальянская сторона дала добро и на них, следственный департамент МВД уже практически завершил расследование.

В итоге в мае 2019 года отбывавшего срок в одной из колоний Владимирской области Дмитрия Безделова этапировали в Москву и предъявили новое обвинение фактически по старому делу. Расследование продолжалось менее полугода, и его фабула не претерпела никаких изменений.

При этом Дмитрий Безделов своей вины не признал ни в ходе первого судебного процесса, ни теперь.

Его дело Тушинский райсуд Москвы начал рассматривать в октябре прошлого года. В ходе прошедших на днях прений гособвинитель потребовал приговорить подсудимого Безделова с учетом назначенного ранее девятилетнего срока к 12 годам колонии. Таким образом, в случае вынесения обвинительного приговора бывшему главе Росграницы грозит еще три года лишения свободы. Между тем, после того как в сентябре 2018 года Мосгорсуд произвел пересчет срока наказания, засчитав день, проведенный в СИЗО, за полтора, Дмитрий Безделов мог претендовать на условно-досрочное освобождение уже в декабре нынешнего года.

Адвокат Дмитрия Безделова Борис Кожемякин заявил “Ъ”, что вмененное в вину его подзащитному хищение бездоказательно и не подтверждено ни документально, ни свидетельскими показаниями. «Более того, по делу даже не заявлен гражданский иск,— отметил господин Кожемякин.— **Минтранс** считает, что Дмитрий Безделов никакого ущерба им не причинил. И это действительно так. Тем более что по его требованию все контракты, включая и те, что фигурируют в уголовном деле, были застрахованы Сбербанком».

По словам адвоката, по одному из сорванных контрактов подрядная организация — ЗАО «Ространсстрой» — даже получила от кредитного учреждения страховку в размере 240 млн руб., притом что фигурирующая в деле сумма общих хищений составляет всего 49 млн руб. «Мы рассчитываем, что суд объективно разберется в этой истории и вынесет оправдательный приговор», — добавил адвокат Кожемякин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4565510>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.10.11; ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СТРОЙКИ УСКОРИЛИСЬ; ФАИП РАСХОДУЕТСЯ В 2020 ГОДУ НА ЧЕТВЕРТЬ БЫСТРЕЕ

Минэкономики раскрыло информацию об итогах финансирования Федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП) и расходовании бюджетных ассигнований в рамках федеральных целевых программ (ФЦП) за первые три квартала 2020 года. Исходя из цифр ведомства, по крайней мере в открытой части бюджета госинвестиции 2020 года

осваиваются быстрее, чем в 2019 году — «бюджетный навес» в этой части впервые за многие годы может быть значительно меньше.

Общие расходы ФАИП (напомним, это прямые госинвестиции в создание объектов, в основном недвижимости — от оборонных и дорожных до медицинских) в 2020 году в федеральном бюджете составляют 984,1 млрд руб.— эти данные содержатся в справке Минэкономки, с которой ознакомился “Ъ”. Общие траты двадцати гражданских ФЦП в их открытой части и четырех в закрытой части должны составить 456,1 млрд руб., расходы программ на капвложения входят в ФАИП (это 245,6 млрд руб.), из 1452 объектов ФАИП 486 реализуются в рамках нацпроектов. Самые крупные направления ФАИП в этом году — дорожное хозяйство (203 млрд руб.), работы по гособоронзаказу (163,2 млрд руб.), здравоохранение (118,7 млрд руб.) и морской транспорт (92,5 млрд руб.) Кассовое исполнение всей ФАИП (с капрасходами ФЦП) за первые три квартала 2020 года составило, по расчетам Минэкономки, 54% против 39,5% за тот же период 2019 года.

Это довольно неожиданный и позитивный результат для такого тяжелого года — напомним, по крайней мере в части регионов эпидемия приводила к проблемам с логистикой, в них вводились локдауны, затрагивающие строительную отрасль, хотя и ограниченно. В сравнении с приростом темпа освоения ФАИП на четверть средства ФЦП (их Минэкономки считает также с капрасходами) осваивались чуть хуже, но тоже лучше 2019 года — они за три квартала исполнены на 41,4%, на конец сентября прошлого года цифра составляла 35,9%.

Напомним, в исполнении ФЦП и ФАИП за все время их существования в бюджетной конструкции «сезонность» освоения средств традиционно крайне велика, ее несколько смягчали вводимые несколько лет назад возможности долгосрочного контрактования госстроек. Тем не менее ФАИП вносила значимый вклад в формирование «бюджетного навеса» — вала лихорадочного освоения госинвестиций в ноябре—декабре. Цифры, приведенные Минэкономки, показывают, что «навес» в этом году может быть меньше.

Отраслевая разбивка кассового исполнения ФАИП демонстрирует при этом, что речь уже не может идти об административных барьерах в освоении инвестиций как таковых.

Ряд крупных ведомств и главных распорядителей бюджетных средств (ГРБС, крупнейшие среди них в списках участников ФАИП — Минпромторг, Минэнерго, Минприроды, Минцифра и, что ранее было плохо представимо, Минобороны) за три квартала освоили более 80% плановых инвестиций. В свою очередь, освоение частью ГРБС этих инвестиций — менее 20%: в списках традиционно силовые ведомства (Росгвардия, ФСИН), Верховный суд, Росархив и Минпросвещения (здесь проблемой может быть софинансирование объектов регионами). Нулевое освоение ФАИП, по оценкам Минэкономки, на 1 октября демонстрировали **Ространснадзор**, Росимущество и Государственная фельдъегерская служба — но доля приходящихся на них инвестиций невелика.

Исходя из данных Минэкономки, более стабильное освоение средств ГРБС к «снятию сезонности» в сдаче объектов ФАИП пока не приводит. В 2020 году (без учета объектов гособоронзаказа) должно быть введено в строй 326 объектов — и 64 объекта ФАИП, которые должны были быть построены по срокам в 2019 году. За три квартала 2020 года введено в строй планово 34 объекта, или около 10% от того, что предполагалось, по большей части это проекты вне ФЦП. Из «просроченных» объектов ФАИП в 2020 году введено в строй 15 — по девяти построенным оформляются документы, на сорока продолжаются работы, «недострой» равномерно распределен по всем ГРБС. Причины, по которым сдавать объекты необходимо именно в последнем квартале года — вопрос к госстроителям; впрочем, ровно та же сезонность много лет наблюдается и у частных инвесторов в строительных проектах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4565521>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.10.11; «АЭРОФЛОТ» ПОДЕЛИТСЯ СВОИМИ ПАССАЖИРАМИ С «ПОБЕДОЙ»; «ПОБЕДА» И «АЭРОФЛОТ» ПОДПИШУТ КОД-ШЕРИНГОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ

Авиакомпания «Аэрофлот» и ее дочерний лоукостер «Победа» подпишут соглашение о совместной коммерческой эксплуатации рейсов (код-шеринг), рассказали «Ведомостям» два источника на авиарынке. Обсуждение такого соглашения подтвердил источник в группе «Аэрофлот», уточнив, что пока окончательного решения не принято.

При код-шеринге каждая авиакомпания, заключившая соглашение, продает рейс, который фактически выполняется одной из них, по своим ценам и под своим кодом и номером рейса.

Соглашение также позволит продавать билеты на собственные рейсы «Победы» на сайте «Аэрофлота», в том числе в рамках одной брони на рейсы с пересадкой, говорят собеседники. В результате часть пассажиров пересядут на «Победу», но общая выручка группы от этого, как минимум, не упадет, говорят эксперты.

Для этого «Победе» нужно внести изменения в свою систему бронирования билетов Navitaire, говорит один источник издания; лоукостер полностью перейдет на систему Sabre, которую сейчас использует «Аэрофлот» и его «дочки» «Россия» и «Аврора», возражает второй источник. Обновленная система бронирования и код-шеринговые рейсы компаний могут быть запущены в 2021 г., добавляет один из собеседников. «Ведомости» направили запрос в пресс-службу «Аэрофлота». Представитель «Победы» на запрос не ответил.

Код-шеринг логично встраивается в анонсированную в июле стратегию развития группы до 2028 г. «Победа» к 2027–2028 гг. должна перевозить 55–60 млн пассажиров в год (а вся группа – 130 млн). В 2019 г. «Аэрофлот» перевез 37,2 млн пассажиров, а «Победа» – 10,3 млн человек. Материнская компания передаст «Победе» часть своих основных рейсов по России, а сама сосредоточится на дальнемагистральных международных направлениях.

«Код-шеринг компаний будет необходим для трансфертных рейсов в «Шереметьево». Для этого «Победе» нужно забазировать там хотя бы часть флота», – говорит источник на авиарынке. К примеру, рейс «Аэрофлота» из региона в московский аэропорт будет фактически выполнять «Победа» (и по своим ценам), а дальнейший перелет в международном направлении – сам «Аэрофлот».

Соглашение призвано сохранить загрузку рейсов компаний группы, а лоукостер рассматривается как поставщик постоянного пассажиропотока, говорит другой источник. Загрузка рейсов «Победы» в среднем сильно выше, чем у материнской компании, даже в кризис (более 90% против 61,2% в сентябре у «Аэрофлота»).

«Аэрофлот» сохранит за собой несколько самых топовых направлений по России с высоким спросом на билеты в бизнес-классе – например, из Москвы в Санкт-Петербург, Казань и Сочи, уточняет источник. Перевозчик также не планирует отдавать в эксплуатацию «Победе» среднемагистральные зарубежные рейсы – например, из Москвы во Франкфурт и Лондон или в Тель-Авив, говорит человек, близкий к группе. Хотя их мог бы выполнить и лоукостер на своих Boeing 737-800.

по стольким направлениям сейчас летает «Победа». Из них около 15 — это уникальные маршруты, по которым не летает ни одна другая авиакомпания, например Москва – Петрозаводск, Петербург – Астрахань, Владикавказ, Киров, Нальчик, Нижнекамск, Саратов, Ставрополь, Чебоксары, Анапа – Челябинск, Сочи – Киров и др.

«Аэрофлот» сейчас выполняет рейсы по 86 направлениям, из них — 55 внутри России и 31 -заграницу (включая регулярные и нерегулярные грузопассажирские в связи с пандемией), согласно данным сайта перевозчика.

«Сейчас группа делает ставку на опережающий рост пассажиропотока «Победы», «Аэрофлот» сконцентрирует свои усилия на транзите из Юго-Восточной Азии в Европу и на премиальных перевозках. В рамках группы важно не потерять пассажира и постараться сохранить доходность. «Победа» даже в кризис рентабельна, с каждого пассажира она зарабатывает больше, чем «Аэрофлот» на внутрироссийских линиях. «Аэрофлоту» выгоднее потерять пассажира, который приносит ему мало денег, зато его получит

лоукостер», – считает директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

С ним согласен главный редактор отраслевого портала Avia.ru Роман Гусаров. «Лоукост-сегмент в группе показал себя крайне востребованным и доходным. Авиакомпания при более низких ценах летает с большей доходностью, чем любая другая авиакомпания группы и России», – добавляет он. – «Победа» уже сейчас съедает пассажиров «Аэрофлота», но тот смотрит на это с удовольствием – ведь если бы он их перевез, то получил бы убыток, а «Победа» рентабельна». По словам Пантелеева, основной толчок развитию может дать развитие код-шеринговых рейсов не приоритетно на площадке «Шереметьево», а в будущих региональных хабах «Аэрофлота».

Как будут организованы взаиморасчеты внутри группы – не столь важно, считает Гусаров. «Будет ли это комиссия от продажи билетов на рейс партнера или выкуп блока мест по фиксированной цене – это не существенно, в конечном итоге это все доходы группы», – говорит эксперт. Но тарифная политика «Победы» останется прежней – это, конечно, будет лоукостер с дешевыми билетами и набором платных услуг. В результате подписания нового соглашения клиенты «Победы» вряд ли смогут быть включены в бонусную программу «Аэрофлота» с возможностью зарабатывать мили, летая лоукостером, и тратить их на рейсах «Аэрофлота» и партнеров по альянсу Skyteam, добавляет один из источников «Ведомостей». Другой, напротив, говорит, что «Победа» войдет в бонусную программу. «Сейчас за некоторые перелеты «Россией», совершенные по код-шерингу с «Аэрофлотом», пассажирам начисляют мили. Так же будет и с «Победой», – говорит он.

В сентябре, по предварительным данным **Росавиации**, «Победа» нарастила перевозки пассажиров на 17,8% в годовом выражении до 1,14 млн, «Аэрофлот» снизил перевозки на 59,9% до 1,32 млн человек.

В результате заключения код-шеринга и подключения «Победы» к глобальной распределительной системе (GDS) онлайн трэвел-агентам будет проще продавать билеты на ее рейсы и предлагать туристам более сложный турпродукт, сопоставляя предложения других авиакомпаний. Сейчас «Победа» пользуется более простой системой бронирования с функционалом для лоукостеров – интеграция с GDS осуществляется с помощью промежуточной информационной архитектуры.

«В объединенной системе бронирования теперь появятся удобные трэвел-предложения со стыковочными рейсами, как, к примеру, Шанхай – Челябинск (с пересадкой в Москве)», – объясняет сотрудник в одной из компаний, предоставляющей IT-услуги для авиаотрасли.

Сейчас в рамках код-шеринговых соглашений «Аэрофлот» уже сотрудничает с 28 иностранными авиакомпаниями, согласно данным сайта перевозчика. Это, например, Air France, Air Baltic, Alitalia, Bangkok Airways, Brussels Airlines, China Eastern, China Southern, Japan Airlines, а также давно продает билеты на рейсы дочерних «России» и «Авроры».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/09/846331-aeroflot-podelitsya>

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ КОЛОБОВА; 2020.10.11; ЧТО ВКЛЮЧЕНО: АВИАКОМПАНИИ АВТОМАТИЗИРОВАЛИ ПРОДАЖУ ПОЛИСОВ ОТ COVID-19; ЗАРАНЕЕ ВЫСТАВЛЕННУЮ ГАЛОЧКУ О ПРИОБРЕТЕНИИ ПРОДУКТА РОСПОТРЕБНАДЗОР КВАЛИФИЦИРУЕТ НАРУШЕНИЕМ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

Авиакомпании вместе с продажей билетов стали предлагать купить страховку от заболевания коронавирусом на борту самолета или в поездке. Об этом «Известиям» рассказали представители авиаперевозчиков и страховых компаний. Такие полисы покрывают риск заболевания COVID-19 в течение 14 дней с даты перелета. Все опрошенные игроки рынка отметили, что эта страховка очень популярна среди клиентов. Однако «Известия» выяснили, что галочка о ее приобретении стоит автоматически и человеку нужно самостоятельно искать, как ее снять. В Роспотребнадзоре сообщили, что не получали от граждан жалоб на такие страховки, но автоматическое включение дополнительной услуги нарушает права потребителей.

Защита на борту

Авиакомпании автоматизировали продажу страховок от заболевания COVID-19 на борту самолета, в среднем они стоят около 200–300 рублей, выяснили «Известия». Перевозчики «ИрАеро», «Уральские авиалинии», S7 Airlines и Smartavia подтвердили, что предлагают купить такой продукт вместе с авиабилетом. Они отметили, что подавляющее большинство пассажиров внимательно относятся к своему здоровью во время полета, поэтому такая страховка — самая востребованная среди их клиентов. Услугу предлагают приобрести не только при оформлении билетов, но и позднее, при регистрации на рейс.

В случае госпитализации с диагнозом COVID-19 держатель страхового полиса может рассчитывать на фиксированную выплату 50 тыс. рублей при действии полиса в течение 14 дней с даты перелета, сообщили в пресс-службе авиакомпании Smartavia. Максимальная сумма выплаты по страховке доходит до 1 млн рублей.

Страховку Anticovid для Smartavia и S7 Airlines разработали в «АльфаСтраховании». В пресс-службе компании не ответили на запрос «Известий» о популярности продукта.

В «Ренессанс страховании» подтвердили, что запустили страховку от заболевания коронавирусом на борту самолета и реализуют ее с «Уральскими авиалиниями».

В другие опрошенных «Известиями» страховых компаниях из топ-10 сообщили, что полис от заболевания COVID-19 на борту лайнера не предлагают, однако в их общие страховки от коронавируса входит случай инфицирования в самолете или в путешествии.

Например, в «Ингосстрахе» отметили, что популярностью пользуются полисы для туристов. По их оценкам, 90% выезжающих за границу покупают такие страховки от COVID-19, в том числе из-за требований стран для выезда. Полис начинает действовать с момента прохождения границы РФ и включает возможность заражения на борту самолета. Популярна по умолчанию

Авиаперевозчики заявили «Известиям», что страховка от заболевания коронавирусом на борту самолета, которая продается вместе с билетом, очень популярна среди клиентов. Однако, как выяснили «Известия», галочка о приобретении этого продукта во время оформления и оплаты билета стоит по умолчанию и ее не сразу можно заметить. Для того чтобы отменить приобретение страховки, нужно сначала найти эту галочку, а потом снять ее.

В Роспотребнадзоре «Известиям» сообщили, что не получали жалоб от граждан на навязывание страховок от ковида на борту самолетов. Однако в службе отметили, что автоматическое проставление галочек — это нарушение прав потребителей, потому что не является свободным волеизъявлением клиента, а выступает навязанной услугой.

— В гражданском праве молчание не является формой согласия, поэтому, если продавец или исполнитель рассчитывает на то, что невнимательность клиента приведет к приобретению им дополнительных услуг, несению дополнительных расходов или отказу от каких-либо прав — это может рассматриваться как недобросовестное поведение и ненадлежащая практика, — подчеркнули в Роспотребнадзоре.

Там также добавили, что компании, навязывающие дополнительные опции, нарушают права потребителей и обязаны возместить клиенту убытки от приобретения таких услуг.

Смысл покупать страховку, даже с учетом низкого риска заражения в самолете, всё равно есть, считает **аналитик ГК «Финам» Анатолий Вакуленко**. В залах аэропорта, в транспорте приходится контактировать с большим количеством людей, и поэтому вероятность заразиться не ограничивается только перелетом.

коронавирус

Эксперт не исключает того, что часть пассажиров просто не обращает внимания на такие дополнительные услуги, как, например, страховка, которую авиакомпании автоматически включают в пакет услуг при покупке билетов. Отсутствие жалоб в Роспотребнадзор может означать, что население страны стало внимательнее читать договоры и потребители были согласны с этой услугой или же стоимость страховки была не настолько значительной, чтобы жаловаться из-за нее, считает Анатолий Вакуленко.

Другого мнения придерживается генеральный директор «БКС Страхование жизни» Андрей Дроздов.

— Отсутствие жалоб можно объяснить, например, пока еще невысокой финансовой и правовой грамотностью потребителей. К тому же, если клиенты совершают неосознанную

покупку, сложно жаловаться на то, о чем ты даже не подозреваешь.

Эксперт отметил, что если количество пассажиров, которые приобретают такие страховки, очень высокое, это означает, что не все потребители были в курсе того, что покупают такую услугу. Он напомнил, что за подобные действия агента (авиаперевозчика или билетного агрегатора) ответственность несет и страховая компания.

<https://iz.ru/1084625/mariia-kolobova/chto-vkliucheno-aviakompanii-avtomatizirovali-prodazhu-polisov-ot-covid-19>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.10.11; ВТОРОЕ ПРОЧТЕНИЕ: ЧТО ВОШЛО В ПОПРАВКИ МИНФИНА К БЮДЖЕТУ; ВЕДОМСТВО ПРЕДЛОЖИЛО ПРОЛОНГАЦИЮ КРЕДИТОВ ОБОРОНКЕ, СУБСИДИЮ РЖД И НАШЛО ДЕНЬГИ НА ЗАЙМЫ ДЛЯ ПОДДЕРЖКИ ЗАНЯТОСТИ

Минфин предложил поправки ко второму чтению проекта бюджета на следующую трехлетку (материалы, внесенные ведомством в правительство, есть у «Известий»). Большая часть корректировок касается перераспределения средств между нацпроектами и в общенациональном плане выхода из кризиса. Наиболее существенная из них — перенос 638 млрд рублей из ранее зарезервированных на поддержку экономики. Из новых направлений Минфин предлагает докапитализировать РЖД на 7,5 млрд из средств Москвы и Московской области, направить на развитие туристской инфраструктуры 8,7 млрд рублей, а также пролонгировать сроки возврата кредитов оборонными предприятиями с 2029 до 2036 года. Эксперты полагают, что и общенациональный план, и бюджет в ближайшем будущем будут серьезно корректироваться с учетом усиления пандемии в мире.

План, РЖД и оборонка

В общей сложности на «Национальную экономику» в проекте бюджета, одобренного в первом чтении, было зарезервировано 666 млрд рублей, без детализации по отдельным направлениям расходов. Правительство предложило направить 638 млрд из них на национальный план действий по повышению доходов населения, занятости и ВВП, следует из поправок кабмина ко второму чтению плана казны на следующую трехлетку. Оставшиеся 28 млрд сохраняются в резерве, следует из документа.

Большую часть средств планируется распределить на программу кредитования предприятий для поддержки занятости. Всего на нее будет направлено 420 млрд рублей в следующем году.

По данным Минэкономразвития, сейчас по программе займов на поддержку занятости (ФОТ 2.0) заключено 225,8 тыс. соглашений на общую сумму более 442 млрд рублей, из них фактически выдано 410 млрд. Как сообщила замглавы Минэка Татьяна Илюшникова, это позволило поддержать более 5 млн рабочих мест по всей стране.

Вторая наиболее существенная поправка в распределении средств на нацплан — это выделение 114 млрд рублей на поддержку производства продукции электронной промышленности, в частности на разработку и выпуск собственной компонентной базы, аппаратуры, станков, а также на кадры.

Часть средств предлагается перераспределить внутри нацпроектов. Например, снять и временно заморозить в резервах 33 млрд рублей, ранее предусмотренных на создание новых мест в общеобразовательных учреждениях. Причина такого решения — демографический фактор, отмечается в материалах. Также планируется, например, снять 30 млрд рублей с создания коммуникаций между центрами экономического роста и направить их на развитие Центрального транспортного узла.

Кроме перераспределения Минфин предложил предусмотреть в бюджете и дополнительные ресурсы. В частности, просубсидировать РЖД на 7,5 млрд рублей для компенсации потерь от перевозок. Однако условие для такого возмещения из средств федеральной казны — взносы от правительств Москвы и Московской области в 5 и 2,5 млрд рублей соответственно.

Еще одна новая поправка — выделение 8,7 млрд рублей на системное развитие туристской инфраструктуры в следующем году.

Также Минфин предложил продлить сроки возврата кредитов, выданных российскими банками оборонным предприятиям, до 2036 года. В предыдущей версии бюджета, одобренной в первом чтении, планировалось пролонгировать займ только для «Уралвагонзавода» от ВТБ и лишь до 2029-го. Перечень кредитных соглашений, по которым могут быть продлены сроки возврата до 2036 года, утверждается правительством РФ, уточняется в материалах ко второму чтению.

В пресс-службе Минфина напомнили, что в общей сложности общенациональный план по восстановлению экономики в 2021 году обойдется в 2,6 трлн рублей, однако не всю его сумму профинансирует федеральный бюджет. Там также отметили, что практика поддержки корпораций из средств региональных бюджетов транзитом через федеральный — распространенная.

По поводу продления сроков возврата кредитов оборонки там сообщили лишь, что все финальные решения по этим направлениям будут отражены в законе о федеральном бюджете.

Всего предлагается внести поправок в бюджет в 2021 году на 1,5 трлн рублей, говорил ранее глава Минфина Антон Силуанов. В 2022-м — на 0,9 трлн, а в 2023-м — на 1 трлн рублей. Основные блоки изменений, по его словам, коснулись нацпроектов и общенационального плана восстановления экономики.

Не всё пойдет по плану

Безусловно, необходимо прикладывать максимум усилий для восстановления внутреннего спроса как основного источника экономического роста. Однако без сопутствующей благоприятной внешней конъюнктуры этот процесс будет гораздо более длительным и затратным, полагает управляющий директор рейтингового агентства НКР Андрей Пискунов.

Российская экономика — часть мировой, и доля экспортного сектора у нас велика, добавил главный экономист BCS Global Markets Владимир Тихомиров. Поэтому в условиях сниженного внешнего спроса из-за глобального кризиса ожидать, что ВВП РФ будет восстанавливаться, когда в остальном мире производство падает, было бы странным, согласился он. При этом ситуация, в которой оказалась глобальная экономика, уникальна — нарушение производственных и торговых связей, вызванное пандемией, сравнимо с эффектом от военных действий, отметил Андрей Пискунов.

график

Тем не менее благодаря своему размеру и структурным характеристикам Россия в мировом контексте считается далеко не самой открытой страной, отметил заместитель директора группы суверенных рейтингов и макроэкономического анализа АКРА Дмитрий Куликов. Поэтому у нас, в сравнительно замкнутой экономике с не столь высокой зависимостью от глобальной торговли и международных инвестиций, меры поддержки в принципе имеют больше шансов, чтобы заметно подействовать, чем в развитых странах.

Общенациональный план действий, очевидно, будет корректироваться, уверены эксперты. Это зависит от того, как быстро начнут восстанавливаться глобальная и отечественная экономики, насколько эффективной окажется вакцина и когда она будет предоставлена для широкого применения, а также от синхронности выхода из режимов локдауна европейских стран.

Причем поправки могут быть довольно существенными, добавил Владимир Тихомиров. Правительству придется подстраивать бюджет под складывающуюся ситуацию. По его мнению, в случае негативного сценария потребуются значительно большие расходы на медицину и поддержку рынка труда, а в случае более раннего завершения пандемии неиспользованные на борьбу с кризисом средства могут быть перераспределены на программы поддержки роста и инвестиции.

<https://iz.ru/1084756/dmitrii-grinkevich/vtoroe-prochtenie-cto-voshlo-v-popravki-minfina-k-biudzhetu>

КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.10.11; ВЕТКУ МЕНЯЮТ НА КОЛЬЦО; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МАРШРУТ С ТОННЕЛЕМ В ЦЕНТРЕ ПРЕДЛАГАЮТ ПОСТРОИТЬ ВМЕСТО ПУТЕЙ ДО ПУЛКОВО

В городском комитете по транспорту настаивают на возможном строительстве железнодорожного пассажирского кольца в Петербурге вместо полукольцевых вариантов, утвержденных в концепции РЖД ранее. Основной аргумент в пользу этого сценария — гарантированный пассажиропоток, который будет генерировать включенный в маршрут тоннель между Балтийским и Финляндским вокзалами. Однако такой вариант дорогостоящий и, возможно, потребует исключения из концепции другой популярной трассировки — к аэропорту Пулково. Эксперты также сомневаются в целесообразности подобной идеи.

Концепция развития железнодорожного узла Петербурга может быть пересмотрена, заявил **“Ъ” первый заместитель главы городского комитета по транспорту Валентин Енокаев**. Один из основных пунктов — это вопрос целесообразности строительства тоннеля под аэропортом Пулково, добавил он. Наиболее эффективной трассировкой пассажирского железнодорожного движения в ведомстве считают кольцевой маршрут от Балтийского вокзала с тоннелем до Финляндского вокзала и остальной линией по существующей инфраструктуре.

Концепция развития петербургского железнодорожного узла подготовлена АО «Институт экономики и развития транспорта» и утверждена правлением РЖД и правительством Петербурга весной 2019 года. Стоимость проекта — почти 600 млрд рублей, в эту сумму включена организация пригородного и внутригородского пассажирского движения по аналогии с Московским центральным кольцом, а также вывод транзитных грузопотоков из Петербурга со строительством двух обходов. Концепция предполагает строительство частично подземной линии Шоссейная — аэропорт Пулково — Лигово протяженностью 11,7 км (ввод в 2024–2030 годах), входящей в маршрут Белоостров — Ораниенбаум, и создание второго диаметрального маршрута Токсово — Гатчина-Варшавская (см. **“Ъ”** от 23.04.2020).

«Мы договорились с РЖД, что еще вернемся к организации маршрутов и поищем наиболее эффективные. Те, что были предложены монополией, считаются не самыми эффективными. Предпочтительнее было бы создание железнодорожного кольца, мы посчитаем его стоимость. Ряд мероприятий, например, тоннель под аэропортом Пулково, мы можем исключить, заменив его железнодорожным кольцом, потому что считаем, что оно — эквивалент полноценной линии метрополитена с сопоставимым пассажиропотоком», — сообщил господин Енокаев, уточнив, что обсуждение концепции будет завершено в 2022 году. По его оценке, построить кольцевой маршрут с тоннелем возможно до 2030 года.

В комитете по транспорту уточнили трассировку кольцевого маршрута: станция метро «Театральная» — «Адмиралтейская» — «Летний сад» — Финляндский вокзал, далее линия продолжается по существующей железнодорожной инфраструктуре, которая частично совпадает с трассировкой полукольца: станция Выборгская — Кушелевка — Пискаревка — Полустрово — Ириновский проспект — Дача Долгорукова — Дальневосточная — Обуховской Обороны — Волковская — Московский проспект — Бронева — Балтийский вокзал.

В документе, утвержденном РЖД и администрацией города (есть в распоряжении **“Ъ”**), отмечается возможность проработки «кольцевого и/или полукольцевого пассажирского движения». Впрочем, говорит источник **“Ъ”** в РЖД, концепция, рассчитанная до 2030 года, предусматривает строительство полукольца с веткой до Пулково, а строительство тоннеля рассматривается после обозначенного срока. Кроме этого, стоимость строительства тоннеля высока, особенно в Петербурге, отмечает он. Другой источник **“Ъ”** считает, что затраты на подземное сообщение составят не менее 100 млрд рублей. В РЖД добавили, что вопрос о приближении сроков выполнения предпроектных проработок кольца и тоннеля обсуждался в октябре на заседании рабочей группы.

Эксперт Ассоциации транспортных инженеров Владимир Валдин напоминает, что вариант с тоннелем рассматривался ранее в рамках поправок к Генплану Петербурга, но пассажиропоток на нем не был просчитан, что вызывает у эксперта сомнения в целесообразности подобной идеи. По мнению генерального директора агентства «Infoline-Аналитика» Михаила Бурмистрова, с технической точки зрения строительство тоннеля более сложно. «Идея выглядит смелой, хотя непонятны параметры окупаемости и причина, по которой вариант с Пулковко является менее предпочтительным, учитывая, что по сравнению с Москвой, где метрополитен подбирается к аэропорту, в Петербурге об этом речь не идет», — заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4565471>

РБК АВТОНОВОСТИ; АЛИНА РАСПОПОВА; 2020.09.11; ЧТО БУДЕТ С НЕШТРАФУЕМЫМИ +20 КМ/Ч: В МВД ВСЕ ОБЪЯСНИЛИ

В МВД выступили категорически против отмены нештрафуемого превышения скорости на 20 км/час и ужесточения штрафов за такое нарушение. Там заявили, что для безопасности важнее разделительные барьеры и освещение

Окончательную позицию по поводу ненаказуемого порога скорости +20 км/ч и размеру штрафов за минимальное превышение озвучили в МВД России. **Глава ведомства Владимир Колокольцев** в эфире программы «Вести в субботу» заявил, что МВД — «категорические противники такого нововведения, как снижение нештрафуемого порога скорости с 20 до 10 км/ч». По его словам, в новой редакции КоАП позиция ведомства учтена, а величина штрафа не изменится.

«Практика показывает, что обустройство магистралей — основа обеспечения безопасности дорожного движения. Если на дороге есть разделительные барьеры, если дорога освещена, если покрытие ровное, то это в гораздо большей степени сказывается на безопасности, чем манипулирование этими 10 км/ч. Поэтому могу успокоить, даже величина штрафа не меняется», — сказал Колокольцев в ответ на вопрос о «звучащих в соцсетях предложениях».

Дороги с искусственно заниженным лимитом

Таким образом, в ведомстве окончательно поставили точку в вопросах о том, как будут администрировать такое превышение и какова судьба нормы при разработке нового КоАП. В Минюсте, отвечающего за разработку документа, на запрос Autonews.ru о судьбе этой нормы летом 2020 года прямого ответа не давали. При этом мнение экспертного сообщества опять разделилось. Так, **координатор сообщества «Синие ведерки» Петр Шкуматов** сохранение нештрафуемых +20 км/ч поддержал, назвав идеи по их отмене «штрафным геноцидом».

«Этот порог влияет лишь на количество собираемых штрафов, но не на безопасность, — заявил Шкуматов. — Во всех городах есть улицы, где разрешена скорость 60 км/ч, а едут там 20-30 км/ч. Также во всех городах есть улицы, где разрешена скорость 60 км/ч, а едут там 70-80 км/ч. И это разные дороги.

По переулкам в Москве я ехал вообще 20 км/ч. Кто по Газетному переулку поедет 80 км/ч? И, в свою очередь, по ТТК я ехал в месте, где странные люди сделали 60 км/ч — со скоростью 79 км/ч. В центре в таких переулках вы не обнаружите ни одной камеры на скорость. Их ставят там, где специально занижен скоростной режим, например, на ТТК. Скоростной режим местами серьезно занижен».

В качестве примера участков с заниженным скоростным режимом Шкуматов привел Северо-Восточную хорду.

«Департамент транспорта Москвы установил больше десятка камер на СВХ, которая представляет из себя автобан без пешеходов и перекрестков. Там установили скоростной режим 60 км/ч. Все ехали 79 км/ч, но многие попадались на 82 км/ч. В результате количество штрафов там зашкаливало. И вот, уже как пару лет там сделали 80 км/ч. Все едут 99 км/ч. Что-то изменилось? Увеличилась аварийность? Нет, ничего не изменилось», — рассказал Шкуматов.

Эксперт уверен: основная причина смертности на дорогах, это наезды на стоящие транспортные средства и непомеченные препятствия. По его оценке, повысить безопасность на дорогах помогло бы создание службы быстрого реагирования на возникновение нештатных ситуаций и использование информации с камер в первую очередь для получения данных об опасных ситуациях, а не оформления штрафов.

Оптимальная скорость в городе — 50 км/ч

Однако **Координатор проекта «Карта убитых дорог» и депутат Александр Васильев** решению МВД удивился. «В МВД уже попросили скорректировать целевые показатели смертности, поставленные на 2024 год в майских указах, практически в два раза (до 8,4 человека на 100 тыс., прим. ред). — Таким подходом мы аварийность не победим, — считает Васильев. — Ведомство априори должно занимать более критическую позицию по сравнению с остальными. А в правительственной комиссия по БДД этому должна способствовать: объединять работу политиков и министерства.

При этом решения должны строиться не на основе частных мнений, а реальной практики и ситуации в регионах. Как автомобилист и пешеход я считаю, что в городе скорость должна быть ограничена 50 км/час. Только на отдельных магистральных улицах скорость можно увеличивать. На трассах же подход к ограничению скорости должен быть отдельным. Но сейчас стало раньше темнеть, обустройство дорог у нас все еще отличается от европейского: когда темно или моросит дождь водители чувствуют себя уже не так безопасно, как в Европе».

Эксперт считает, что безопасность на дорогах можно повышать как раз при помощи инструментов замедления потока и снижения его скорости.

«В Европе используется Международная программа оценки дорог iRAP — эксперты сравнивают показатели безопасности до ремонта и после него: каждый раз дороги должны становиться безопаснее. У нас же чиновники не обязаны повышать этот показатель, они отвечают только за то, чтобы дороги были в нормативном состоянии. Но это разные вещи. А инструментов много: светофоры, островки безопасности, замедлители движения на въезде в дорожный пункт, повышение освещенности. Бери да делай, все методики есть», — уверен Васильев.

Проблема федерального масштаба

Судьба о снижении нештрафуемого порога скорости звучала далеко не только в соцсетях, а обсуждалась на федеральном уровне и стала самой масштабной темой обсуждения в рамках «водительской части» нового КоАП. Так, в сентябре 2019 г. замначальника ГИБДД России Владимир Кузин рассказывал, что в МВД поддержали идею снизить порог как минимум до 10 км/ч вместо нынешних 20 км/ч. Он обещал, что необходимые поправки разработают и внесут в следующую редакцию КоАП.

Однако в конце 2019 г. в аппарате теперь уже экс-премьер-министра **Дмитрия Медведева** рассказали о том, что глава правительства усомнился в целесообразности снижения нештрафуемого порога превышения скорости с 20 до 10 км/ч. Сам бывший премьер тогда напоминал, что МВД также не поддерживает эту инициативу.

«Я пока не предпрещаю окончательного подхода, но как человек, который тоже за рулем сидит, во всяком случае иногда, могу сказать, что, по моим ощущениям, эти 10 км/ч очень часто на машине не ловятся даже самим водителем», — рассуждал Медведев.

В МВД отреагировали буквально на следующий день. **Руководитель ведомства Владимир Колокольцев** заявил, что он против идеи снижения нештрафуемого порога превышения скорости до 10 км/ч. Он также напомнил, что МВД выступает за то, чтобы увеличить разрешенные скорости на автомагистралях.

В ГИБДД при этом не раз заявляли, что считают недопустимым принятую в России езду со скоростью +20 км/ч. Глава ведомства Михаил Черников и сейчас продолжает считать, что «так быть не должно». Кроме того, в 2019 г. в ГИБДД провели крупную социальную кампанию «Однозначно», призывающую водителей воспринимать все дорожные знаки «без лишней математики». Аксию поддержали многие известные личности.

«Мнение, что можно использовать нештрафуемые 19 км/ч, недопустимо. Такого не должно быть на дорогах нашей страны. Дорожные знаки должны пониматься

однозначно», — говорил глава Госавтоинспекции Михаил Черников, подводя итоги кампании.

Продолжают поддерживать идею и в московском департаменте транспорта. Так, в беседах и интервью с корреспондентами Autonews.ru глава ведомства **Максим Ликсутов** не раз обращал внимание на то, что формально в России существуют установленные ограничения скорости, но фактически многие водители ездят с превышением на 20 км/ч, поскольку наказания за это нарушение не существует. При этом у современных камер, установленных на дорогах Москвы, допущение по контролю скорости — до 3 км/ч.

В 2019 г. Ликсутов не исключал, что снижение нештрафуемого лимита превышения скорости с 20 до 10 км/ч может произойти совсем скоро.

«Все зависит от Госдумы и Министерства транспорта, — говорил Ликсутов корреспонденту Autonews.ru в апреле 2019 г. на конференции «Безопасная дорога». — Эта практика должна быть распространена на все города России. В настоящее время в Москве есть ряд улиц, где при ограничениях 50 км/час автомобилисты едут со скоростью 70 км/ч. Это недопустимо».

Стоит отметить, что 9 ноября 2020 года **Евгения Дитриха** освободили от должности министра транспорта. Именно он в ведомстве поддерживал снижение нештрафуемого порога до 10 км/ч, но только на фоне общего повышения скоростного лимита на дорогах там, где это возможно.

<https://www.autonews.ru/news/5fa501f09a7947df23fe6ec7>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА — СПЕЦВЫПУСК № 252(8306); ОКСАНА ЗОЗУЛЯ; 2020.10.11; БУДЕТ БАРХАТНЫМ ПУТЬ; ВЫПУСК РЕЛЬСОВ РАСТЕТ

Спрос на рельсы для железнодорожного транспорта, метрополитена и трамвайных путей остался стабильным в условиях эпидемических ограничений. Отечественные рельсопрокатчики смогли не только сохранить достигнутые объемы производства, но и нарастить выпуск продукции.

Основной портфель заказов здесь традиционно формирует РЖД. Согласно данным НП "Объединение производителей железнодорожной техники" предприятия железнодорожного машиностроения в январе-сентябре произвели более 952 тысяч тонн железнодорожных рельсов (рост 16,1 процента), 22,7 тысячи единиц стрелочной продукции (рост 2,7 процента). Для сравнения, за весь 2015 год объем заказа на рельсовую продукцию от РЖД составлял 628,4 тысячи тонн, при этом значительная часть из них импортировались из Японии и Австрии.

В нынешнем году РЖД устойчиво придерживается плана масштабного ремонта и модернизации путевого хозяйства. По итогам года на сети должен быть завершен капремонт 5,2 тысячи километров колеи. Для этого намечено закупить более 1 миллиона тонн новых рельсов. Кроме того, в рамках текущего содержания пути планируется заменить 9,8 тысячи крестовин стрелочных переводов, уложить новые рельсы на 1347 километрах.

Железнодорожники нацелены повысить безопасность и надежность инфраструктуры на наиболее грузонапряженных направлениях, таких как из Кузбасса на Дальний Восток, Северо-Запад и Юг, а также на основных пассажирских - из Москвы в Адлер и Санкт-Петербург. По результатам ремонтной кампании 2020 года будут повышены допускаемые скорости движения для пассажирских поездов в общей сложности на восьмистах километрах сети, а для грузовых поездов - на 900 километрах. В планах также по-прежнему остается строительство высокоскоростных магистралей.

Значительную долю заказов для предприятий металлургии обеспечивает подземка. Например, за последнее десятилетие только в Москве открылось 56 новых станций метро. С появлением Московских центральных диаметров количество пассажиров на рельсовом транспорте столичного региона увеличилось на четверть. Как считают эксперты, дальнейшие планы властей столицы в этой сфере станут драйвером развития отечественной компонентной базы и локализации высокотехнологичных комплектующих на территории страны. Согласно оценкам ИПЕМ, представленная Москвой смета по

закупке рельсового пассажирского транспорта на 2020-2023 годы составляет не менее 306 миллиардов рублей.

"В ближайшие годы Москва останется одним из крупнейших в России заказчиков рельсового подвижного состава. При этом город при закупках ориентирован на внедрение самых современных транспортных средств, способствуя тем самым развитию высокотехнологичных производств и реализации научно-технического потенциала транспортного машиностроения России, - прокомментировал замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук. - Мы ожидаем, что в 2020-2023 годах на Москву придется более 70 процентов от всего заказа на рельсовый пассажирский подвижной состав (пригородные поезда, метро, трамваи) в стране". В проект бюджета Санкт-Петербурга на 2021 год также планируется заложить довольно внушительную сумму на строительство метро. Она может составить как минимум 10 миллиардов рублей.

Очевидно, что высокотехнологичный подвижной состав будет предъявлять и повышенные требования к качеству взаимодействия на стыке "рельс-колесо", создавая спрос на инновационные решения в этой сфере. Российские предприятия готовы к выполнению задач подобного масштаба. Так, например, на Западно-Сибирском меткомбинате группы ЕВРАЗ благодаря запуску второй линии мощность рельсобалочного цеха увеличилась с 245 до 540 тысяч тонн 100-метровых рельсов ежегодно. Позитивную динамику отмечают и на Челябинском меткомбинате. Как сообщили в компании, здесь отгрузили три миллиона тонн фасонного проката с момента запуска рельсобалочного стана. Рельсы составляют 40 процентов от общего объема производства. Из них 70 процентов поставляется РЖД для модернизации и строительства новых путей, в том числе "бархатных" с низким уровнем шума. Такие рельсы, к примеру, уложены на Московском центральном кольце. "Рост реализации рельсов для РЖД связан с традиционно высоким спросом на эту продукцию, так как благодаря современной технологии производства она обладает высокими эксплуатационными свойствами и уже несколько лет заменяет на российском рынке импортные аналоги", - отметил директор по сбыту ЧМК Вадим Шалыгин.

Российские производители не только продолжают реализовывать стратегии увеличения объемов продаж высокомаржинальной продукции и расширять сортамент изделий, но и завоевывать новые рынки сбыта. С начала года экспорт рельсов составил почти 34 миллиона долларов. При этом российские комбинаты готовы при необходимости нарастить мощности для экспансии продукции на внешние рынки.

<https://rg.ru/2020/11/09/za-vremia-pandemii-vyros-obem-proizvodstva-relsov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА — СПЕЦВЫПУСК № 252(8306); МИХАИЛ НЕСТЕРОВ; 2020.10.11; ПОКАТИМСЯ НА СВОИХ; ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ РАЗВИВАЮТ ПРОИЗВОДСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС

Экономика потихоньку восстанавливается и адаптируется к натиску пандемии. Так, если в апреле нынешнего года грузооборот на сети железных дорог страны упал больше чем на 7 процентов, то по итогам трех кварталов он уже практически вышел на прошлогодний уровень, показав результат всего на 0,5 процента ниже, то есть в пределах погрешности.

Казалось бы, рост перевозок должен привести к увеличению потребности перевозчиков в железнодорожных вагонах и комплектующих для них. Но прошлый год поставил рекорд, который в ближайшие пару лет вряд ли удастся повторить. По оценке Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), в 2019 году было выпущено около 80 тысяч грузовых вагонов - это вдвое больше исторических объемов производства. В нынешнем году к выпуску запланировано всего 55 тысяч грузовых вагонов, а потребность в производстве колесных дисков для них - уже 440 тысяч против 637 тысяч годом ранее. На 2021 год перспективы еще более сдержанные: 40,5 тысячи вагонов и 324 тысячи колес соответственно. По мнению ИПЕМ, общая потребность в колесах с учетом капитальных и отцепочных ремонтов всего вагонного парка - 1,496 миллиона в нынешнем году и 1,474 миллиона в следующем. При этом у участников рынка есть и более сдержанные оценки.

Но сокращение спроса на колеса не означает, что эта отрасль в России может взять паузу. Отечественные производители постоянно совершенствуют технологии и расширяют модельный ряд железнодорожных колес, планомерно наращивают мощности и выпуск этой необходимой продукции. Например, Выксунский металлургический завод (ВМЗ, входит в состав Объединенной металлургической компании) за пять последних лет в два с половиной раза нарастил производство: с 342 тысяч штук в 2016 году до 951 тысячи в 2019-м. Предприятие совершенствует производство совместно с партнерами: в сентябре представители ВМЗ обсудили с "Уральской сталью" вопросы повышения качества непрерывно-литой заготовки для производства железнодорожных колес, а также освоение производства заготовок с улучшенными свойствами.

Уральский комбинат группы ЕВРАЗ - ЕВРАЗ НТМК - также в последние годы увеличивает поставки железнодорожных колес и колесной заготовки на рынок: с 82 тысячи тонн в 2016 году до 209 тысяч тонн (или свыше 500 тысяч штук) в прошлом. Только в 2019 году было освоено производство семи новых видов колес, ведется работа над моделями для тяжеловесного грузового и высокоскоростного пассажирского сообщения.

В нынешнем году пандемия не стала помехой для освоения на комбинате низконапряженного колеса с повышенной осевой нагрузкой до 30 тонн при меньшей в сравнении с аналогами массе. Этого удалось достичь благодаря абсолютно новой, разработанной с использованием математического моделирования форме диска, обеспечивающей снижение в нем напряжений и вероятности появления усталостных трещин, сообщили в компании. У таких колес увеличенный срок службы, и они позволяют перевезти больше грузов.

В июне на ЕВРАЗ НТМК введена в эксплуатацию шестая автоматизированная линия по механической обработке железнодорожных колес, которая увеличила мощности комбината по выпуску обработанных колес до 510 тысяч штук в год.

А через пару лет в Особой экономической зоне "Титановая долина" в Свердловской области появится еще одно предприятие группы по выпуску железнодорожных колес. Соглашение об этом было подписано с руководством ОЭЗ еще в марте. Заниматься строительством, а потом и управлением нового колесного производства будет ООО "Аллегро" - совместное предприятие ЕВРАЗ и компании "Рейл Сервис". Общие инвестиции в возведение и оборудование цеха мощностью 200 тысяч железнодорожных колес в год (с возможностью увеличения до 300 тысяч) оцениваются в 16 миллиардов рублей. Новое производство придется весьма кстати, поскольку с 2024 года ИПЕМ все же прогнозирует рост потребности рынка железнодорожных перевозок в новом подвижном составе, ну и в колесах, разумеется. Региональные власти проект поддерживают, так как благодаря ему в городке Верхняя Салда появится более 400 высокотехнологичных рабочих мест. В ЕВРАЗе отмечали, что создание нового колесного производства позволит увеличить объемы выпуска продукции, востребованной вагоностроительными и вагоноремонтными компаниями. И соответственно, снизить их зависимость от внешних поставок колес.

Развитие отечественных колесных мощностей важно по нескольким причинам: во-первых, программу импортозамещения еще никто не отменял, а, во-вторых, уже имелись прецеденты с недопуском вагонов, оборудованных, например, китайскими колесами, на железные дороги Украины, из-за чего российские операторы подвижного состава понесли большие убытки. При этом украинский бюджет продолжает пополняться за счет поставок в Россию колес "Интерпайпа", несмотря на то, что владелец этой компании Виктор Пинчук еще с 2018 года находится под санкциями РФ. И если до недавнего времени блокируемые персоны теоретически могли продолжать бизнес через подконтрольные российские организации, то сейчас Госдума блокирует такую возможность (соответствующий законопроект уже прошел первое чтение). Впрочем, уже давно украинские поставки идут не прямо, а через зарубежные компании-посредники, что неудивительно.

В начале октября **минтранс** также выступил с предложением запретить ввоз цельнокатаных колес из Украины на территорию РФ, что видится логичным

инструментом снижения рисков и поддержки российских предприятий.

Комментарий

Дмитрий Лосев, исполнительный директор Союза вагоноремонтных предприятий:

- Уверен, что предложение **минтранса** учитывает все возможные риски и опирается как на реалии сегодняшнего рынка, так и на долгосрочные прогнозы. Если такая мера позволит поддержать российскую экономику без ущерба для железнодорожной отрасли, она вполне справедлива. В 2020 году потребность рынка составляет 1,5 миллиона цельнокатаных колес, и, по прогнозам ИПЕМ, в ближайшие годы она продолжит снижаться. Уже сегодня на складах российских предприятий скопилось по различным оценкам от 100 до 150 тысяч цельнокатаных колес. При этом мощности российских заводов не загружены на 100 процентов. Кроме того, к 2023 году в России может появиться новый колесопрокатный завод. Это значит, что даже в условиях роста потребности в железнодорожных колесах мы сможем полностью обеспечить рынок продукцией отечественного производства.

<https://rg.ru/2020/11/09/proizvodstvo-zheleznodorozhnyh-koles-v-rossii-adaptirovalos-k-pandemii.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - СПЕЦВЫПУСК № 252(8306); ИРИНА ФУРСОВА; 2020.1011; МОСТ ПРОСЛУЖИТ СОТНЮ ЛЕТ; МОДЕРНИЗАЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ УВЕЛИЧИТ СПРОС НА МЕТАЛЛ

По оперативным данным Росстата, за 9 месяцев нынешнего года выплавка стали в стране сократилась на 1,4 процента, составив 53,3 миллиона тонн. Эти показатели подтверждают и выводы экспертов World Steel Association (WSA), говорящие об аналогичном падении.

Однако в России снижение объемов выплавки стали по итогам отчетного периода оказалось меньшим, чем в других странах мира. Так, общемировое падение составило 3,1 процента, при этом в США и Японии оно превысило 19 процентов, в Германии - на 15 процентов. Причина прозаична: наши предприятия продолжали работать и после введения ограничительных мер во II квартале. И плюс ко всему в начале года металлургическими комбинатами РФ был взят неплохой старт. Есть ли у нашей отрасли повод для оптимизма в дальнейшем? На этот и другие вопросы "РГ" отвечает **начальник управления отраслей экономики Аналитического центра при правительстве РФ Григорий Микрюков.**

Как эксперты Аналитического центра оценивают состояние металлургической отрасли в РФ, в частности, ее основы - черной металлургии?

Григорий Микрюков: Финансовое состояние металлургических компаний во многом зависит от ситуации на внешних рынках, так как значительная часть продукции идет на экспорт, а также от курса рубля. Сейчас на мировых рынках ситуация не самая благоприятная, поскольку пандемия серьезно затормозила рост мировой экономики, что негативно отражается на спросе на сталь. Кроме того, наблюдается рост протекционизма со стороны основных потребителей, что снижает возможности для сохранения прежних объемов.

С другой стороны, резкое ослабление рубля увеличивает рублевую выручку компаний. Например, благодаря девальвации рубля в 2014-2015 годах металлурги значительно улучшили свое финансовое положение. Разумеется, что ситуация не одинакова для всех - некоторые компании могут в большей степени пострадать от спада.

Способна ли отрасль закрыть потребности внутреннего рынка в металлопродукции?

Григорий Микрюков: Некоторые виды продукции в Россию приходится импортировать. Например, в 2019 году доля импорта во внутреннем видимом потреблении стали (в целом) составила около 11 процентов. По отдельным видам и маркам стали она может быть выше - так как в России просто может не выпускаться нужный сортмент. Например, в части нержавеющей стали доля импортной продукции превышает 75 процентов. Таким образом, еще есть куда развиваться.

Несколько лет назад в стране была принята Стратегия развития металлургической промышленности до 2030 года. Почему, на ваш взгляд, нынешние объемы производства несколько отстают от заданных показателей?

Григорий Микрюков: Стратегия была принята еще в 2014 году, а ситуация в мире постоянно меняется. Как правило, таким документам требуется регулярный мониторинг и периодическая актуализация. За последние три года для ряда отраслей правительством были утверждены новые стратегии. Еще в 2016 году глава кабмина дал поручение актуализировать стратегию и для металлургии, в результате чего появился проект новой стратегии (даже было несколько версий), который обсуждался и проходил согласование в ведомствах. Однако документ так и не был утвержден, хотя сейчас это для отрасли не критично. У всех крупных компаний существуют свои собственные стратегии - таким образом, вектор развития у металлургии есть, просто он не зафиксирован "на бумаге".

В 2019 году Россия снизила как производство, так и экспорт металлопродукции. Но кризис - самое время вкладывать деньги и металл в мосты, железные дороги, трубопроводы - одним словом, в объекты, фигурирующие в Комплексном плане развития магистральной инфраструктуры. А также активнее использовать стальные конструкции при строительстве промышленных и прочих объектов. Не послужит ли наша металлургия тормозом для роста строительной и транспортной отраслей?

Григорий Микрюков: Строительный сектор - крупнейший потребитель стали (около 50 процентов потребления), как в мире, так и в России. Поэтому металлурги вне зависимости от макроэкономической ситуации ориентированы на потребности строительных компаний. Если говорить про **Комплексный план**, а также другие национальные проекты, предусматривающие строительство, то особых проблем пока не наблюдается - если будет спрос, полагаю, что металлурги смогут произвести все необходимое.

В начале октября **минтранс** выдвинул инициативу запретить импорт железнодорожных колес. Как вы считаете, можно ли в этом случае говорить о добросовестной конкуренции на рынке?

Григорий Микрюков: Некоторое время назад в стране наблюдался дефицит цельнокатаных колесных пар, возникший в результате стечения ряда факторов и обстоятельств, которые привели к росту цен на новые железнодорожные вагоны и стоимости ремонта подвижного состава, а в некоторых случаях - к простоям вагонов. Поставки с Украины и Китая снизили напряжение на рынке, так как моментально обеспечить требуемый объем колес российские производители не могли. Но через какое-то время отечественные металлурги нарастили мощности, и проблема дефицита колес была решена, хотя импорт все равно продолжал присутствовать. Основная претензия к украинским поставщикам - демпинговые цены, а антидемпинговая защита рынка применяется во всем мире (в том числе и против нашей продукции). Следить за нарушениями условий конкуренции - это задача ФАС России.

Практически во всех странах, входящих в Топ-10 основных производителей черного металла, производство в 2019 году снизилось, а общемировой рост стал возможным благодаря Китаю, прибавившему 7 процентов и "наварившему" почти миллиард тонн. То есть Китай в принципе может завалить весь мир своей сталью. Не грозит ли нашему рынку экспансия китайских металлопроизводителей?

Григорий Микрюков: Китай не только основной производитель стали, но и основной потребитель, поэтому значительная часть того, что производит Китай, там же и потребляется. При этом благодаря размеру внутреннего рынка и масштабам производства китайские производители могут обеспечить более низкую себестоимость продукции, чем их конкуренты. В случае падения цен на сталь под угрозой закрытия окажутся, прежде всего, европейские и некоторые американские заводы. В России ситуация в целом стабильная. Да, есть точки, требующие особого внимания, хотя конкурентом тут нам, как правило, являются европейские производители. Кроме того, после введения в ЕС углеродного трансграничного налога, по некоторым оценкам, российские металлурги должны оказаться в более выигрышном положении, чем китайские.

<https://rg.ru/2020/11/09/modernizaciia-infrastruktury-vyplavki-stali-uvlechit-spros-na-metall.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.10.11; СУДА СБРОСЯТСЯ НА БЕРЕГ; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ПОРТОВ СОБЕРУТ ОКОЛО 20 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

Минтранс рассчитывает за три года получить около 20 млрд рублей инвестиционного сбора с судовладельцев в российских портах. Деньги пойдут на строительство и реконструкцию гаваней.

Как пояснили "РГ" в министерстве, инвестиционный сбор начнут взимать со следующего года. Требуемый размер сбора устанавливается на каждый год. Согласно подготовленному минтрансом проекту приказа в 2021 году планируется получить 5,122 млрд рублей, в 2022 году - 6,326 млрд рублей, в 2023 году - 7,204 млрд рублей.

Требуемый размер сбора определяют с учетом общей нагрузки по уплате портовых сборов в морских портах, макроэкономической ситуации, уровня конкурентоспособности и других факторов. Из общей суммы рассчитывается конкретная ставка сбора с каждого судна, которую устанавливает Федеральная антимонопольная служба (ФАС). В ноябре ведомство также подготовило проект приказа, по которому взимать сбор будут в 13 морских портах России по 12,31 рубля за одну GT (брутто-регистрационный тоннаж) - единица валовой вместимости судна, вычисляемая на основе обмера внутренних помещений судна. Перечень портов в августе утвердил **минтранс**. В начале этого года министерство предлагало ввести сбор в большинстве из 67 морских портов России, но итоговый список сократили. В ФАС отметили, что инвестиционный портовый сбор планируется установить по предложению министерства в соответствии с порядком и в сроки, предусмотренные постановлением правительства.

Решение о введении сбора было принято еще в 2019 году. Но судоходные компании просили отсрочить его введение с учетом сложной экономической ситуации. Как пояснили участники отрасли, заинтересованные ведомства оснований для поблажек не нашли. В **минтрансе** указывают, **что инвестиционный портовый сбор вводится из-за резкого и долговременного ослабления рубля по отношению к доллару с 2014 года.** Большинство судоходных компаний получают доход в валюте, а сборы платят в рублях. Так что финансовая нагрузка по уплате портовых сборов за последние шесть лет снизилась почти в половину, а в зарубежных портах платежи существенно выше. Так что введение нового сбора не снизит конкурентоспособность российских портов и грузов.

Судоходные компании получают доход в долларах, а сборы платят в рублях, с учетом курса рубля за шесть лет платежи снизились почти в два раза

Скорее российские гавани будут проигрывать зарубежным, если не смогут обеспечить заход современных больших судов и максимально быструю погрузку и выгрузку товаров, поясняет "РГ" **вице-президент по ВЭД Ассоциации экспортеров и импортеров Евгения Леонова.** Чтобы так не произошло, порты необходимо своевременно реконструировать и расширять.

<https://rg.ru/2020/11/09/na-rekonstrukciiu-portov-soberut-okolo-20-milliardov-rublej.html>

РБК АВТОНОВОСТИ; ЕКАТЕРИНА ДЕМИШЕВА; 2020.09.11; ПЛАТНЫЕ ТРАССЫ, «ПЛАТОН» И САМОКАТЫ. ЧЕМ ЗАПОМНИЛСЯ МИНТРАНС ДИТРИХА

Отмена +20 км/ч, ПДД для самокатов, повышение скорости на трассах, транспортный налог и система «Платон» — чем запомнился бывший министр транспорта **Евгений Дитрих**

Президент России Владимир Путин 9 ноября отправил в отставку четырех министров, в числе которых оказался и министр транспорта **Евгений Дитрих**. Свой пост он занимал с мая 2018 года и смог сохранить кресло после прихода в правительство Михаила **Мишустина**. Однако с завтрашнего дня чиновник больше не будет возглавлять транспортное ведомство. Autonews.ru решил вспомнить, какие инициативы продвигал **Дитрих** и чем он запомнился на посту министра.

Отмена нештрафуемых +20 км/ч

Одним из первых министр **Дитрих** поддержал предложение об отмене нештрафуемых +20 км/ч. При этом высказался чиновник по данному вопросу предельно осторожно. «Формально в России существуют установленные ограничения скорости, но фактически многие водители ездят с превышением на 20 км/ч, поскольку наказания за такое превышение не существует. В других странах нештрафуемый порог, как правило, составляет 5–10 км/ч, а в некоторых и вовсе отсутствует», — заявил **Дитрих**.

По его инициативе, **Минтранс** поддерживал снижение нештрафуемого порога до плюс 10 км/ч к существующему ограничению скорости.

150 км/ч и обустройство трасс

Бывший министр транспорта поддерживал увеличение скорости на платных автомагистралях. Однако с уточнением, что изменение скоростного режима должно коснуться только трасс высших технических категорий — речь идет о дорогах первой и, возможно, второй категорий.

«Такие дороги подходят для быстрого и безопасного передвижения по показателям ширины полосы, радиусу поворота и другим техническим параметрам. Как правило, при их проектировании используются нормы, которые допускают движение с высокими скоростями. Именно для них мы и прорабатываем возможность повышения скорости», — объяснял **Дитрих**.

При нем также был разработан проект по расширению придорожной инфраструктуры на федеральных трассах. Речь идет об автозаправочных станциях с мойкой, магазином и даже зарядными колонками для электромобилей. Объекты инфраструктуры предполагаются на расстоянии каждые 50 км между городами.

Транспортный налог

Дитрих не поддерживал идею отмены транспортного налога и какие-либо изменения в данном вопросе. Глава **Минтранса** регулярно критиковал различные предложения по отмене и пересчету транспортного налога.

Отчисления от уплаты этой пошлины уходят напрямую в региональные дорожные фонды, а регионы, по его словам, не готовы к таким потерям. На одном из заседаний Госдумы в 2019 году он напоминал о том, что каждый регион при желании имеет полное право самостоятельно изменить структуру налога. Так поступили власти Камчатки, где этот налог снизили в среднем на 30–35% для автомобилей старше 10 лет.

Трассы «Москва — Санкт-Петербург» и «Таврида»

При министре **Дитрихе** были завершены строительные работы на платной автомагистрали М-11 Москва — Санкт-Петербург, которые начались еще в 2011 году. Полностью шоссе было открыто в ноябре прошлого года. Стоимость проезда по трассе М-11 Москва — Санкт-Петербург, по данным **Минтранса**, составляет около 2 тыс. рублей. «Дорога пролетела как один миг», — заявил **Дитрих**, проехав по новой трассе.

При нем **Минтранс** также рассматривал возможность строительства скоростной магистрали Москва — Казань. **Дитрих** также сопровождал Владимира Путина во время первой поездки по автодороге «Таврида».

Четырехполосная «Таврида» протяженностью 250 км связывает Керчь, Симферополь и Севастополь. Полное движение между городами запустят до конца 2020 года, а полностью проект должен быть реализован до конца 2023 года. На новой трассе в Крыму будет 95 мостов и путепроводов, 18 транспортных развязок, а также 30 надземных пешеходных переходов с лифтами. Стоимость проекта оценивается в 140 млрд рублей.

ПДД для самокатов и скутеров

Именно при **Дитрихе** **Минтранс** разработал новые правила движения для средств индивидуальной мобильности (СИМ) — так чиновники окрестили электросамокаты, моноколеса, гироскутеры, скейтборды и роликовые коньки.

Водителей такого транспорта хотят обязать передвигаться исключительно по велосипедным или велопешеходным дорожкам со скоростью не более 20 км/ч. В случае отсутствия таковых им будет разрешено выехать на тротуар или пешеходную дорожку. Если же нет ни велодорожки, ни тротуара, то СИМ можно будет выехать на обочину. В остальных случаях владельцам СИМ, согласно документам **Минтранса**, разрешат выехать на «правый край проезжей части дорог, на которых разрешено движение транспортных

средств со скоростью не более 60 км/ч и разрешено движение велосипедов».

Поддерживал проект системы «Платон»

Дитрих активно поддерживал систему взимания платы с 12-тонных грузовых автомобилей за проезд по федеральным трассам под названием «Платон» еще в ранге заместителя министра транспорта. После назначения на пост министра он продолжал развивать проект. С момента запуска в конце 2015 года система «Платон» собрала в дорожный фонд около 73 млрд рублей. Полученные деньги должны были пойти в том числе на ремонт федеральных дорог и мостов.

Еще в конце 2019 года стало известно, что «Платон» могут распространить и на наиболее загруженные региональные дороги. «Регионы формулируют это предложение для тех дорог, которые в наибольшей степени загружены грузовым транспортом, который в силу тех или иных причин предпочитает перемещаться на региональные дороги», — рассказал **Дитрих**.

<https://www.autonews.ru/news/5fa91fc79a7947ccf23fa7d7>

ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2020.10.11; VIRGIN HYPERLOOP ПРОВЕЛА ИСПЫТАНИЕ ВАКУУМНОГО ПОЕЗДА; ДО НАЧАЛА КОММЕРЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ НОВОГО ВИДА ТРАНСПОРТА КОМПАНИЯ ДОЛЖНА ОТВЕТИТЬ НА МНОГИЕ ВОПРОСЫ

Американская частная компания Virgin Hyperloop провела 8 ноября первые испытания капсулы вакуумного поезда с пассажирами. Как сообщает компания, тестирование прошло на полигоне DevLoop в штате Невада. Двухместная капсула-прототип XP-2 с двумя пассажирами преодолела полукилометровый тоннель, разогнавшись в пути до максимальной скорости в 170 км/ч. Пассажирами стали один из основателей Virgin Hyperloop – технический директор Джош Гигель и директор по качеству обслуживания пассажиров Сара Лучьян.

До этого Virgin Hyperloop провела на полигоне уже более 400 тестов без пассажиров. На данный момент рекорд скорости составляет около 400 км/ч, в то время как разработчики нацелены на то, чтобы капсула на 28 пассажиров могла разогнаться до 1000 км/ч и более. В этом случае поездка, например, из Нью-Йорка в Вашингтон займет около получаса – почти вдвое быстрее, чем на самолете, и в 4 раза быстрее, чем на скоростном поезде. Компания рассчитывает пройти сертификацию безопасности нового вида транспорта в 2025 г. и начать коммерческие перевозки в 2030 г.

Идея Hyperloop принадлежит американскому миллиардеру Илону Маску. В 2013 г. он заявил, что не будет патентовать технологию, потому что не может одновременно заниматься автомобилями (Tesla), ракетами (SpaceX) и поездами (Hyperloop). Маск представил Hyperloop публике и пригласил всех желающих реализовать его идею. Hyperloop состоит из трубопровода, из которого откачивается воздух для достижения меньшего сопротивления. По трубе двигаются капсулы на магнитной подушке с пассажирами и грузами. Разгон и торможение капсулы осуществляется с помощью электромотора.

Приглашение Маска приняли несколько компаний: Hyperloop Transportation Technologies, Virgin Hyperloop (прежние названия – Hyperloop Technologies, Hyperloop One и Virgin Hyperloop One), Arrivo и др. Однако именно основанная в 2014 г. Virgin Hyperloop на данный момент продвинулась дальше всех. Компания получила инвестиций более чем на \$400 млн от таких гигантов, как британская Virgin Group, французский железнодорожный оператор SNCF, портовый оператор из ОАЭ DP World и американская General Electric. Среди крупнейших инвесторов также был фонд Caspian VC Partners Зиявудина Магомедова: в 2015–2017 гг. фонд вложил в Virgin Hyperloop более \$100 млн, а Магомедов входил в совет директоров компании с октября 2016 г. до мая 2018 г. (т. е. еще два месяца после своего ареста).

С 2016 г. Virgin Hyperloop активно работает с правительствами многих стран для оценки потенциальных проектов строительства маршрутов вакуумных поездов. В числе таких проектов пассажирское сообщение между аэропортами Москвы, а также между Москвой

и новой Москвой, маршруты Хельсинки – Стокгольм, Хуньчунь – порт Зарубино, четыре маршрута в США, три в Индии, два в Великобритании, по одному в Мексике, Канаде и ОАЭ.

Несмотря на успехи компании, отмечают специалисты, проведенные Virgin Hyperloop испытания пока не дают ответа на главный вопрос: насколько безопасными будут вакуумные поезда при запланированных высоких скоростях и дальних расстояниях? Разгерметизация трубы в случае природной катастрофы или теракта грозит смертью всем пассажирам.

Экономическая эффективность этого вида транспорта также нуждается в обосновании. До сих пор не решены такие технические вопросы, как достижение состояния вакуума в трубе такого объема (в десятки раз больше самой большой вакуумной камеры в мире) и тепловое расширение труб – ведь при длине в сотни километров труба может гулять на сотни метров в случае существенного колебания температур.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/11/09/846320-virgin-hyperloop>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9946235>

ТАСС; 2020.09.11; ВЛАДИМИРСКИЕ ВЛАСТИ БУДУТ РАЗВИВАТЬ БИЗНЕС В ЗОНАХ СЪЕЗДОВ С ПЛАТНОЙ ТРАССЫ М-12

Зоны съездов с платной трассы М-12 имеют высокий потенциал для привлечения инвестиций во Владимирскую область, власти разработают план их развития. Об этом в понедельник по итогам заседания совета по улучшению инвестиционного климата Владимирской области заявил журналистам губернатор региона Владимир Сипягин.

"Четыре разворотных кольца (на трассе М-12 - прим. ТАСС), которые будут находиться на территории Владимирской области и в дальнейшем к одному из них будет примыкать северный объезд (Владимира - прим. ТАСС), а об этом мы уже с **Росавтодором** договорились как администрация области, я лично, это даст потенциал для развития региона. И в этих зонах притяжения возможно строительство, в зависимости от расположения этих разворотных колец - где-то логистические склады, где-то туристические центры, где-то крупные промышленные производства, там, где к ним примыкают те или иные крупные компании", - сказал губернатор.

В ходе заседания совета губернатор поручил разработать план развития территории вокруг каждого разворотного съезда.

"Мы прекрасно понимаем, какой точкой притяжения является трасса М-12, проходящая по территории Владимирской области и являющаяся фактически форпостом перед крупными агломерациями, я говорю про Москву, Московскую и Нижегородскую области, имеющие большой потенциал потребления", - добавил глава региона.

Как сообщалось в сентябре 2020 года, "Автодор" заключил контракт на проектирование и строительство первого участка новой платной трассы М-12 протяженностью 80 км, который пройдет по территориям Московской и Владимирской областей - от пересечения с дорогой А-108 "Московское большое кольцо" до трассы М-7 "Волга". Премьер-министр РФ **Михаил Мишустин** поставил задачу построить трассу Москва - Казань в 2024 году вместо ранее запланированного 2027 года. Протяженность автодороги составляет 794 км, общий объем финансирования превышает 650 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО СЕВМОРПУТИ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 3%, ДО 26,5 МЛН ТОНН

Объем перевозки грузов по Северному морскому пути в январе-октябре 2020 года увеличился на 3%, сообщило Федеральное агентство морского и речного транспорта (**Росморречфлот**) на своей странице в Instagram.

"По информации Администрации Северного морского пути, за январь-октябрь по трассам СМП перевезено 26,53 млн тонн грузов, прирост по сравнению с аналогичным периодом 2019 года - 2,9%", - говорится в сообщении.

Транзитные перевозки по Севморпути за 10 месяцев выросли на 83%, до 1,28 млн тонн, отмечается в сообщении.

По прогнозу Росатома, объем грузоперевозок по Севморпути по итогам 2020 года может превысить 32 млн тонн. В 2019 году объем перевозки грузов по СМП вырос в 1,5 раза, до 31 млн тонн.

В акватории Севморпути расположены 6 морских портов - Певек, Диксон, Тикси, Хатанга, Сабетта и Дудинка. Помимо морских портов, в акватории СМП осуществляют грузовые операции 17 оборудованных и необорудованных пунктов на побережье материка и островах.

Маршрут по СМП из Юго-Восточной Азии в Европу позволяет в два раза сократить время транспортировки грузов по сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал. Ожидается, что в дальнейшем рост основного объема грузов по Севморпути будет связан с перевозкой энергоресурсов - сжиженного природного газа, нефти, угля, металлов.

ПРАЙМ; 2020.09.11; "РЕЧВОДПУТЬ" В 2023 Г ПОЛУЧИТ 11 ПРОМЕРНЫХ СУДОВ ДЛЯ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ РАБОТ В РАМКАХ КПМИ

ФКУ "Речводпуть" (входит в структуру **Росморречфлота**) заключило с Костромским судомеханическим заводом контракт на 11 промерных судов, которые построят в рамках реализации **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)** до 2024 года, сообщает пресс-служба **Росморречфлота**.

"ФКУ "Речводпуть" по результатам открытого конкурса 9 ноября заключило государственный контракт на выполнение работ по строительству 11 единиц промерных судов класса "Р мс 1,2 А" проекта 3330", - говорится в сообщении. Разработчик проекта - ЗАО "Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота", заниматься строительством судов будет АО "Костромской судомеханический завод".

Обстановочные теплоходы предполагается передать для работы в администрации бассейнов внутренних водных путей. Срок окончания строительства судов назначен на четвертый квартал 2023 года.

"Промерные суда будут оснащены современными автоматизированными промерными комплексами, предназначенными для выполнения промерных работ при проведении гидрографических изысканий. Преимуществами данного промерного комплекса является высокая скорость и точность промера, сплошная съемка дна акваторий (сканирование), возможность создания 3D-модели рельефа акваторий, расчета и контроля объемов дноуглубительных работ", - также сообщили в агентстве.

ТАСС; 2020.09.11; ДОРОГУ В ОБХОД ИВАНОВО ПОЛНОСТЬЮ ОТКРЫЛИ

Движение транспорта запустили в понедельник по заключительному участку автотрассы протяженностью 2,8 км в обход города Иваново. Построенная по нацпроекту дорога позволит полностью убрать из Иваново транзитный трафик с ярославского и владимирского направлений, сообщил журналистам глава департамента дорожного хозяйства и транспорта региона Дмитрий Вавринчук.

"Это стратегический важный для региона и города объект, он позволяет нам полностью убрать транзитный трафик с ярославского и владимирского направлений. Дорога рассчитана на 10 тыс. автомобилей в сутки. <...> Протяженность нового участка [составляет] 2,8 км от аэропорта Иваново до улицы Станкостроителей", - сообщил Вавринчук, уточнив, что общая протяженность Западного обхода составляет 13,8 км.

К строительству заключительного этапа автотрассы дорожники приступили в ноябре 2019 года, средства на проект были выделены в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. "Дорога имеет четыре полосы движения, полностью освещена с помощью интеллектуальной системы управления, имеет пять камер фиксации нарушений ПДД и 12 камер видеонаблюдения", - уточнил Вавринчук.

По данным пресс-службы правительства региона, на строительство завершающего участка автотрассы было направлено более 689 млн рублей из федерального бюджета, еще

26,8 млн рублей выделил региональный бюджет.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dvizhenie-transporta-zapustili-po-novomu-uchastku-avtotrassy-v-obhod-ivanovo>

На ту же тему:

<https://www.interfax-russia.ru/center/news/zapadnyy-obhod-ivanovo-stoimostyu-bolee-700-mln-rub-vveden-v-ekspluatatsiyu>

<https://www.mkivanovo.ru/economics/2020/11/09/zavershilos-stroitelstvo-zapadnogo-obkhoda-goroda-ivanovo.html>

https://ivteleradio.ru/news/2020/11/09/stroitelstvo_vostochnogo_obhoda_ivanova_nachnut_v_sl_eduyushchem_godu

https://ivteleradio.ru/video/2020/11/09/otkryto_dvizhenie_po_zapadnomu_obhodu_goroda_ivanovo

ТАСС; 2020.09.11; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ УЧАСТКИ 12 ДОРОГ, ВЕДУЩИХ К МЕДУЧРЕЖДЕНИЯМ

Участки 12 автомобильных дорог, которые ведут к медицинским учреждениям, отремонтировали в Иркутской области в строительном сезоне 2020 года. Об этом во вторник сообщила пресс-служба регионального правительства.

Председатель правительства РФ **Михаил Мишустин** в апреле на заседании президиума Координационного совета по противодействию распространению коронавируса потребовал оперативно ремонтировать дороги, ведущие к медицинским учреждениям.

"В Иркутской области отремонтировали участки 12 дорог, ведущих к медицинским учреждениям. Работы провели в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. Они прошли в Ангарске, Шелехове, Братске и Усолье-Сибирском", - говорится в сообщении.

Отремонтированные в этих муниципалитетах дороги ведут к городским больницам, поликлиникам, диспансерам, перинатальным центрам. Подрядчики обновили асфальт, бордюры, сделали тротуары, пешеходные переходы, парковочные места. В пресс-службе правительства ТАСС уточнили, что протяженность отремонтированных участков составила 13,21 км, на работы было направлено более 337 млн рублей. Всего за два года действия профильного нацпроекта в Иркутской области отремонтировали 19 участков дорог, ведущих к медучреждениям, в 2019 году отремонтировали семь участков, все они находятся в Иркутске.

В мае Минстрой Иркутской области сообщал, что до 2024 года в регионе необходимо привести в нормативное состояние почти 700 км дорог, которые ведут к больницам. На это необходимо 34 млрд рублей. В областном бюджете на это предусмотрено 14,5 млрд, остальные деньги власти региона запросили в **Минтрансе РФ**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-irkutskoj-oblasti-v-2020-godu-otremontirovali-uchastki-12-dorog-vedusih-k-meducrezdeniam>

ТАСС; 2020.09.11; В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ К КОНЦУ 2020 ГОДА ВЫПОЛНЯТ РЕМОНТ 150 КМ ДОРОГ

Подрядчики выполнят ремонт 150 км дорог в Ульяновской области к концу 2020 года по нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги", это на 40 километров больше, чем в 2019 году. Об этом сообщил ТАСС губернатор региона Сергей Морозов.

"В Ульяновской области по итогам сезона 2020 года в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, инициированного президентом России Владимиром Путиным, планируется отремонтировать и построить порядка 150 км дорог. Из них объекты общей протяженностью 28 км - на территории Ульяновска и 122 км - на региональных участках трасс", - сказал собеседник агентства.

Морозов уточнил, что нацпроект позволяет не только ремонтировать трассы, но также строить и реконструировать крупные транспортные объекты. "В 2020 в Ульяновской области ведется строительство автомобильных дорог Цивильск - Ульяновск - Новая Воля и Старая Ерыкла - Ерыклинский, уже сдан мост через реку Борла и обустроена кольцевая

развязка в Инзе. На участке около поселка Новая Воля проводится устройство асфальтобетонного покрытия и рекультивация земель. Строительство дороги около села Старая Ерыкла рассчитано на два сезона, в этом году обустраивают мостовой переход и водопропускные трубы, подготавливают земляное полотно на новой автодороге протяженностью около шести километров, в следующем году ее заасфальтируют", - пояснил губернатор.

По его словам, во всех контрактах, которые в этом году были заключены на дорожные работы по нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" было предусмотрено применение новых технологий. "Среди них применение щебеночно-мастичного асфальтобетона, нового типа асфальтобетона по предварительному национальному стандарту, технологии укрепления грунтов методом холодного ресайклинга, установка уличного освещения с использованием энергосберегающих светильников и другие. Мы и в дальнейшем планируем продолжить внедрение новых технологий и материалов, они должны существенно улучшить качество дорожного полотна и продлить межремонтные сроки", - отметил Морозов.

Губернатор добавил, что один из самых крупных и масштабных проектов - строительство левобережной развязки Президентского моста через Волгу. Она предусматривает возведение четырехполосной дороги и четырех путепроводов через улицу Мостостроителей в Ульяновске. "Будет обустроена вело-пешеходная зона, надземный пешеходный переход, установят светофоры и шумозащитные экраны. Сейчас практически завершено возведение одного путепровода. Общий объем выполненных работ по развязке - 35%, объект планируется сдать с опережением графика. В работах задействованы более 200 человек, они трудятся на пяти участках", - сказал Морозов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-ulanovskoj-oblasti-k-koncu-2020-goda-vypolnat-remont-150-km-dorog>

ТАСС; 2020.09.11; НОВГОРОДСКАЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПОЛУЧИЛА 26 ПАТРУЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Сотрудники Госавтоинспекции Новгородской области получили в понедельник ключи от 26 патрульных автомобилей, поступивших в регион по **нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, сообщила в понедельник пресс-служба УГИБДД УМВД России по региону. Машины направлены в 11 подразделений Госавтоинспекции области.

"Церемония вручения ключей от новых служебных автомобилей, которые поступили в рамках федерального проекта "Безопасность дорожного движения" национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", состоялась на площадке регионального УГИБДД", - говорится в сообщении. В регион поступили 26 патрульных автомобилей "Шкода Октавия".

Временно исполняющий обязанности начальника УГИБДД области Виктор Гаврилов, обращаясь к сотрудникам, сообщил, что оснащение новыми патрульными автомобилями ДПС обеспечит более эффективное влияние на профилактику и предупреждение ДТП, а также пресечение грубых нарушений правил дорожного движения.

"Полученные транспортные средства, которые отправятся в 11 подразделений Госавтоинспекции области, оснащены современным оборудованием - средствами видеофиксации, спецсигналами и громкоговорящими устройствами", - добавляется в сообщении.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novgorodskaa-gosavtoinspekcia-polucila-26-patruelnyh-avtomobilej>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.10.11; ДЕВЯТЬ «УЛИЦ ПОБЕДЫ» ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В ТВЕРИ

В Твери по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» завершился дорожный ремонт девяти «улиц Победы». Это улицы Веселова, Ротмистрова, Тамары Ильиной, Громова, Константина Заслонова, Карбышева, Кирьянова, Евгения

Пичугина и Лизы Чайкиной. Семь объектов проверила комиссия, есть недочеты, которые в ближайшее время устранят. Еще две улицы будут приниматься на этой неделе.

В этом году в городе в нормативное состояние привели 46 объектов улично-дорожной сети общей протяженностью более 61,5 км. В настоящее время они проходят этапы приемки рабочей и межведомственной комиссиями, пишут «Тверские ведомости».

Губернатор Тверской области Игорь Руденя отметил, что для ремонта должны использоваться новейшие технологии и материалы, а гарантийный срок эксплуатации составлять от пяти до восьми лет.

<https://iz.ru/1084889/2020-11-09/deviat-ulitc-pobedy-otremontirovali-v-tveri>

ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; КАССАЦИОННЫЙ СУД ВЕРНУЛ В 1-Ю ИНСТАНЦИЮ СПОР ФАС И ЮЖУРАЛМОСТА О "ДОРОЖНОМ" КАРТЕЛЕ НА УРАЛЕ

Арбитражный суд Московского округа (кассационная инстанция) отменил решения предыдущих инстанций касательно спора о законности решения ФАС России по делу о сговоре при проведении государственных закупок на ремонт автодорог в Челябинской области.

"Решение Арбитражного суда города Москвы от 20 декабря 2019 года и постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 15 июля 2020 года по делу отменить, дело направить на новое рассмотрение в Арбитражный суд города Москвы", - говорится в постановлении, размещенном в картотеке арбитражных дел.

Окружной суд рассматривал кассационную жалобу Федеральной антимонопольной службы на вынесенные ранее судебные решения.

Ранее сообщалось, что Девятый арбитражный апелляционный суд оставил без изменения решение суда первой инстанции, который признал незаконным решение ФАС России по делу о сговоре при проведении госзакупок на ремонт автодорог в Челябинской области. На том заседании рассматривались жалобы ФАС и "Южуралмоста" - двух сторон дела, которые обе не согласились с решением суда первой инстанции.

Первоначальный иск подавали экс-губернатор Челябинской области Борис Дубровский и "Южуралмост".

ФАС РФ добивается в суде наказания бывшего губернатора по делу о сговоре при госзакупках в регионе, антимонопольный регулятор будет "продолжать спорить вплоть до Верховного суда", отмечал ранее статс-секретарь, замглавы ФАС Андрей Цариковский.

Между тем в июне 2020 года Центральный районный суд Челябинска, рассмотрев жалобу Дубровского на решение регионального УФАС, которое признало его участником дорожного картеля, исключил из описательно-мотивировочной части решения ведомства выводы о виновности бывшего губернатора. Это решение суда УФАС также оспорило в вышестоящий суд.

ФАС в марте 2019 года вынесла решение по делу, возбужденному в августе 2018 года, о сговоре при проведении госзакупок на ремонт автодорог в Челябинской области, установив наличие двух антиконкурентных соглашений. Участниками первого, по данным ведомства, являются Дубровский (на момент заключения соглашений был губернатором региона - ИФ), министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области и АО "Южуралмост". Было также выявлено антиконкурентное соглашение "Южуралмоста" с непосредственным заказчиком торгов - областным министерством дорожного хозяйства и транспорта.

По данным ФАС, заключению контрактов именно с "Южуралмостом" также способствовал Дубровский. Результатом соглашений, по мнению ФАС, стало ограничение конкуренции на рынке дорожного строительства в регионе.

В целом ФАС выявила нарушения антимонопольного законодательства на 10 аукционах, проведенных Миндором Челябинской области в период с ноября 2015 по март 2018 года, на общую сумму почти 2,4 млрд рублей. Во всех них победителем стало АО "Южуралмост". Ведомство отмечало, что лоты при проведении аукционов на протяжении длительного времени укрупнялись с целью ограничения конкуренции, а заявки иных компаний отклонялись по основаниям, не предусмотренным законодательством. Кроме

того, ряд контрактов был заключен, несмотря на имеющееся предписание антимонопольного органа. По данным ФАС, в 2015-2018 годах более 90% контрактов по строительству дорог на территории области было заключено с АО "Южуралмост".

АО "Южуралмост" в 2015-2018 годах являлся крупнейшей в регионе компанией в сфере дорожного строительства. По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", в этот период компания заключила с Миндорстроем Челябинской области контракты на выполнение дорожных работ на сумму более 24,6 млрд рублей.

АО было зарегистрировано в Челябинской области в 2001 году. Компания уже много лет не раскрывает информацию о конечных владельцах. Согласно данным системы "СПАРК-Интерфакс" от 2003 года, 51% в УК принадлежало АО "Уралмостострой" (Башкирия).

ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; МИШУСТИН ПОДДЕРЖАЛ ТРЕБОВАНИЕ ГЛАВЫ РОСПОТРЕБНАДЗОРА ВВЕСТИ МЕРЫ ОГРАНИЧЕНИЯ И КОНТРОЛЯ В РЕГИОНАХ С НЕБЛАГОПРИЯТНОЙ СИТУАЦИЕЙ ПО КОРОНАВИРУСУ

Глава Роспотребнадзора Анна Попова потребовала ввести дополнительные ограничения и контроль в тех регионах, где рост заболеваемости коронавирусом выше среднероссийского, глава правительства **Михаил Мишустин** в принципе поддержал эту идею.

"К сожалению, несмотря на выпущенное две недели назад фактически постановление главного государственного санитарного врача, в некоторых субъектах РФ в общественном транспорте, в торговых центрах более 50% людей ходят без масок", - сказала Попова в понедельник на заседании президиума Координационного совета при правительстве РФ по борьбе с коронавирусом.

Такие данные, отметила она, есть по Карачаево-Черкесской республике, Кабардино-Балкарской республике, Пензенской области.

Она отметила, что "в субъектах, в которых административные санкции практически не применяются и не введен запрет на проведение зрелищно-развлекательных мероприятий, не установлены ограничительные мероприятия для лиц старше 65 лет, лиц с хроническими заболеваниями, сохраняются показатели заболеваемости коронавирусом выше среднероссийского уровня". Она отметила, что речь идет о Магаданской, Архангельской, Ульяновской, Сахалинской, Костромской, Иркутской, Пензенской областях, республике Коми, Хакасии, Ингушетии, Забайкальском крае.

"К сожалению, при абсолютно четких показателях и показаниях эпидемиологической обстановки к тому, чтобы вводить дополнительные ограничительные меры и жестко их контролировать, в ряде субъектов этого не происходит. Поэтому необходимо усилить режим ограничений и контроля за исполнением этих ограничений в тех субъектах, где показатели суточной заболеваемости, где показатели распространения инфекции значительно выше среднероссийских уровней", - сказала Попова.

Глава правительства отметил: "В принципе, я поддерживаю то, что вы сказали".

Мишустин отметил, что необходимо подготовить поручение. "Также хочу обратить внимание руководителей субъектов РФ: в тех регионах, где ограничительные мероприятия были введены своевременно, ситуация с заболеваемостью управляема, система здравоохранения справляется, люди в полном объеме получают необходимую помощь. Однако не все руководители субъектов РФ воспользовались своими полномочиями по введению ограничительных мероприятий. Оперативным штабам регионов необходимо анализировать ситуацию и вводить такие меры точно в тех муниципалитетах, где отмечается напряженность, и там, где нагрузка на систему здравоохранения особенно велика", - сказал премьер.

Эти меры, отметил **Мишустин**, позволят без серьезных последствий для экономики снизить заболеваемость, сохранить жизнь и здоровье людей.

ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРЕДЛОЖИЛО УНИФИЦИРОВАТЬ ОТРАСЛЕВЫЕ НОРМЫ О КОНТРОЛЕ И НАДЗОРЕ

Правительство РФ в понедельник внесло в Госдуму законопроект, приводящий более сотни законодательных актов в соответствие с принятым летом 2020 года законом о госконтроле.

Документ направлен на продолжение реформы системы контрольной деятельности и исключает дублирование полномочий надзорных органов.

Подготовка этой реформы началась после того, как президент Владимир Путин в феврале 2019 года в послании Федеральному собранию предложил прекратить действие устаревших актов в сфере контроля и надзора, сохранив лишь те документы, которые отвечают современным требованиям. В результате в июле 2020 года были приняты два закона. Первый - об обязательных требованиях к бизнесу, который определяет принципы их введения и оценки их применения. Второй - о госконтроле - расширяет перечень видов контрольно-надзорных мероприятий, а также закрепляет приоритет проведения профилактических мероприятий по отношению к надзору, предусматривает применение риск-ориентированного подхода. Закон о госконтроле должен вступить в силу с 1 июля 2021 года.

Внесенный в Госдуму законопроект вносит изменения в законы "О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения", "О пожарной безопасности", "О государственной регистрации недвижимости", "Об образовании в РФ", "О безопасности дорожного движения", "О техническом осмотре транспортных средств..." и другие.

"Исключается дублирование полномочий надзорных органов. В основу отраслевого регулирования закладываются новые принципы организации контрольной деятельности, в том числе при применении риск-ориентированного подхода, основанного на профилактике возможных нарушений, а также переход к дистанционным формам контроля там, где они удобнее и эффективнее", - рассказывал о законопроекте премьер-министр **Михаил Мишустин** на заседании правительства в начале ноября.

Документ, кроме того, упрощает процедуры лицензирования, предусмотренные законом "О лицензировании отдельных видов деятельности", сообщила ранее пресс-служба Минэкономразвития. Закон распространяется на 52 вида лицензирования, среди которых образовательная деятельность (120 тыс. лицензий), медицинская деятельность (103,5 тыс. лицензий), перевозки пассажиров автомобильным транспортом (64,8 тыс. лицензий) и фармацевтическая деятельность (55,4 тыс. лицензий).

Закрепляется возможность предоставлять лицензию в отношении части заявленных соискателем работ и услуг, если по всем он не сможет подтвердить соответствие требованиям. Аналогичный подход устанавливается и для случаев приостановки лицензии в случае обнаружения нарушений.

Документ предусматривает возможность периодического - раз в три года - подтверждения соответствия лицензиата лицензионным требованиям, что позволит избежать плановых проверок. Такой механизм предлагается для пяти лицензируемых видов деятельности, в том числе для производства лекарственных средств и деятельности по тушению пожаров. Все принимаемые лицензируемым органом решения и лицензионные дела будут полностью переведены в электронный формат, рассказывал ранее заместитель министра экономического развития **Алексей Херсонцев**. "Это существенно сократит документооборот и ускорит принятие решений. Речь идет более чем о 600 тыс. лицензий", - говорил он.

Предоставление выписок из реестра лицензий будет бесплатным, а на саму выписку должен быть нанесен QR-код, ведущий на страницу с записью о лицензии в реестре, говорится в проекте.

ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; КОЛИЧЕСТВО ОЖИДАЮЩИХ ВЪЕЗДА В КНР ГРУЗОВИКОВ У ПУНКТА ПРОПУСКА В ПРИМОРЬЕ ЗА НЕДЕЛЮ ВЫРОСЛО В 4,5 РАЗА ИЗ-ЗА МЕР ПРОТИВ COVID-19

Очередь из грузовиков, ожидающих въезда в Китай через пункт пропуска Пограничный в Приморье, за неделю увеличилась более чем в четыре раза, следует из данных о ситуации в пункте пропуска, размещенных на сайте Дальневосточного таможенного управления.

По данным на 2 ноября, перед пунктом пропуска оформления ожидали 28 автомобилей, по информации на 9 ноября, проезда ждут 129 грузовиков.

Отмечается, что замедленное оформление связано с карантинными мероприятиями, которые проводят таможенные и пограничные органы КНР в отношении каждого грузовика.

В свою очередь, правительство Приморья сообщило, что на минувшей неделе китайские власти в очередной раз ограничили количество автомобилей, которые могут ежедневно пересекать границу через пункт пропуска "Пограничный" с 45 до 30 единиц в каждую сторону.

"Свои действия сопредельная сторона мотивирует мерами, направленными на нераспространение COVID-19", - говорится в сообщении пресс-службы правительства края.

Власти Приморья также направили официальное письмо властям приграничной провинции Хэйлунцзян с предложением увеличить ежедневный пропуск автотранспорта через погранпереход Пограничный-Суйфэньхэ.

Правительство Приморья, чтобы ограничить скопление грузовиков у пункта пропуска Пограничный, с 8 ноября решило на несколько дней временно приостановить проезд по электронной очереди на территорию, прилегающую к этому пункту пропуска.

"Мы рассчитываем, что за это время очередь из скопившихся у пункта пропуска автомобилей сократится, поскольку пункт пропуска продолжит работу. При этом заявки на включение в электронную очередь будут приниматься. После того, как ситуация стабилизируется, проезд по электронной очереди будет возобновлен", - сообщил руководитель агентства международного сотрудничества Приморского края Алексей Старичков, которого цитирует пресс-служба.

Как сообщалось, с 21 октября китайские власти запретили пересекать границу дальнобойщикам, у которых нет справки об отсутствии COVID-19. Также китайская сторона потребовала немедленного возврата тягачей на российскую территорию после отсоединения прицепов. По информации властей Приморья, это сократило фактический объем автотранспорта, пересекающего границу через пункт пропуска, почти в два раза.

В сложившейся ситуации водители большегрузов и руководители автотранспортных предприятий решили временно не въезжать в КНР через погранпереход Пограничный-Суйфэньхэ. После нескольких дней перерыва российские водители возобновили въезд в Китай через пункт пропуска Пограничный в Приморье.

Власти региона обеспечили водителями возможность пройти тест на коронавирус непосредственно у пунктов пропуска, а также договорилось с китайской стороной об увеличении количества автотранспорта, смягчении ряда сопутствующих требований.

РИА НОВОСТИ; 2020.09.11; В ГОСДУМЕ ВЫСКАЗАЛИСЬ О ВОЗМОЖНОМ ЗАПРЕТЕ ШИПОВАННОЙ РЕЗИНЫ

Возможен ли мораторий на шипованную резину, объяснил в интервью радио Sputnik член комитета по транспорту и строительству Госдумы, депутат Александр Васильев.

Депутаты между собой обсуждают возможность запрета шипованной резины ради спасения российских дорог практически каждый год, и этот не стал исключением. Но единого мнения по этому поводу по-прежнему нет, рассказал Александр Васильев.

"Мы очень часто этот вопрос обсуждаем. Я считаю, что какой-то сверхнеобходимости для жителей Центральной России в шипованной резине нет. Она необходима там, где асфальта зимой практически не видно. Там действительно надо выбирать шипованную резину. Она изобретена именно для дорог, которые находятся под уплотненным слоем

снега зимой", - рассказал радио Sputnik депутат.

Введение полного моратория на использование шипованной резины в России в Госдуме отвергают, но о региональных запретах говорят активно, уточнил Александр Васильев.

"Если говорить о введении каких-то мораториев или запретов шипованной резины, то это обсуждалось. Говорили про их введение отдельными субъектами Российской Федерации, например Москвой, или отдельными владельцами дорог, например, госкомпанией "Автодор" или "Росавтодор". Если та же Москва запретила бы движение на шипах и заявила, что в любую погоду будет скоблить дорогу до асфальта, то для всех остальных никакой роли это не сыграло бы. На мой взгляд, необходимо отдать этот вопрос на откуп местным властям и владельцам дорог", - считает депутат.

При этом Александр Васильев признает, что в России хватает любителей шипованной резины из-за ее низкой стоимости по отношению к другим зимним аналогам. Таким людям депутат советует изучить европейский опыт.

"Сторонники шипованной резины делают нехорошую вещь для остальных, когда дорогу шипами "выгрызают" до колеи. Конечно, можно много говорить о качестве асфальта у нас в стране, но недавно вышла новость от европейских ученых, которые подтвердили, что шипованная резина опасна для дорог не только на большой скорости, когда высокая кинетическая энергия, но и на маленькой скорости. Шипы выворачивают мелкую крошку даже европейского асфальта", - рассказал депутат Александр Васильев в интервью радио Sputnik.

<https://ria.ru/20201110/rezina-1583855373.html>

ТАСС; 2020.09.11; РОССИЯНЕ БОЛЕЕ ЧЕМ В ПОЛТОРА РАЗА СНИЗИЛИ ТРАТЫ НА ПЕРЕЛЕТЫ И ПОЕЗДКИ НА ПОЕЗДАХ

Россияне в начале этого месяца, в период со 2 по 8 ноября, снизили траты на авиа и железнодорожные билеты на 57-58% в сравнении с аналогичным отрезком времени годом ранее. Об этом свидетельствуют данные "Сбериндекса", представленные пресс-службой "Сбера".

"Снижение потребительских расходов, которое проявилось в конце октября, не было выбросом или аномалией, сообщают аналитики "Сбериндекса" в своем новом исследовании. В период с 2 по 8 ноября существенного улучшения в ситуации с тратами россиян не произошло. Изменение составило -8,3% год к году после снижения на 10,8% год к году неделей ранее. За последние 4 недели спрос сократился на 6%, - отметили в пресс-службе. - Продолжает сокращаться спрос на все виды пассажирских перевозок. Расходы на авиа и железнодорожные билеты снижаются на 57-58% г/г, быстро падают траты на городской транспорт (-40,5% г/г), каршеринг и такси (-25,6% г/г)".

Также аналитики "Сбериндекса" отмечают сохраняющуюся тенденцию на снижение расходов в непродовольственных товарных категориях - сокращение на 3,4% год к году, тракты в секторе услуг падают на 28,1% в сравнении с аналогичным периодом 2019 года. Вместе с тем расходы россиян на продовольственные продукты выросли год к году на 3,1%, сохраняется и высокий спрос на лекарства и медицинские товары (+28,4% г/г), следует из данных "Сбериндекса".

<https://tass.ru/ekonomika/9951025>

ТАСС; 2020.09.11; ПОЕЗДА "ЛАСТОЧКА" ЗАПУСТЯТ ИЗ МОСКВЫ В МИНСК ПОСЛЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ Ж/Д СООБЩЕНИЯ

Скоростные электропоезда "Ласточка" будут запущены на маршруте Москва - Минск после возобновления международного железнодорожного движения из России, которое было приостановлено на фоне распространения коронавируса. Об этом говорится в сообщении "Российских железных дорог".

"Международные пассажирские перевозки смогут осуществляться при условии открытия границ в прямом и транзитном сообщениях в 11 стран Европы и Азии (включая Германию, Францию, Польшу, Австрию, Чехию, Италию, Финляндию, Китай и др.) по 15

международным маршрутам, а также в 11 стран СНГ и Балтии (Беларусь, Украина, Молдова, Казахстан, Литва, Эстония и др.). Отметим, что с Белорусской железной дорогой проработан вопрос о назначении двух пар новых скоростных электропоездов "Ласточка" Москва - Минск в пятивагонном исполнении. Запуск "Ласточек" станет возможен сразу после возобновления курсирования международных пассажирских поездов в сообщении с Республикой Беларусь", - отмечается в сообщении.

Поезда между Беларуссией и Россией поэтапно были приостановлены с 21 марта на фоне пандемии коронавируса.

<https://tass.ru/ekonomika/9950593>

ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; МИШУСТИН УТВЕРДИЛ ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ В РАМКАХ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ РФ

Председатель правительства РФ **Михаил Мишустин** своим распоряжением утвердил план мероприятий по реализации стратегии развития судостроительной промышленности, сообщила пресс-служба кабинета министров.

Согласно сообщению, в документ вошли инициативы со сроком исполнения до конца 2024 года.

Речь идёт, в частности, о переходе судостроения на отечественное программное обеспечение, первый доклад по этому вопросу Минпромторг и Минцифры должны представить в правительство в I квартале 2021 года.

Также в начале 2021 года Минпромторг совместно с Минобороны и АО "Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК) должны представить в правительство доклад об импортозамещении и локализации судового комплектующего оборудования.

Доклад Минпромторга и Минобороны о производстве необходимых комплектующих и электроники на территории России в правительстве ждут в начале 2023 года.

Согласно плану мероприятий, ведомства в IV квартале 2021 года должны подготовить постановление правительства о наделении Минпромторга полномочиями по установлению и определению начальной (максимальной) цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком при госзакупках.

К концу 2023 года ведомства должны также разработать законопроект о проведении обязательной экспертизы стоимости строительства и проектирования судов.

План мероприятий также содержит поручение Минпромторгу представить в I квартале 2021 года в правительство доклад о развитии производственно-технологической базы судостроительных и судоремонтных организаций отрасли в части создания новых и реконструкции действующих построечно-спусковых сооружений.

Кроме того, в IV квартале 2024 года ведомства должны представить в правительство доклад о реализации мероприятий по глубокой модернизации АО "Онежский судостроительно-судоремонтный завод" (ОССЗ, Карелия).

К концу 2024 года планируется создать единую ремонтно-эксплуатационную информационную базу судоремонтных организаций. В документ также вошли инициативы по расширению производственно-ремонтной базы. В их числе - развитие судоремонтных кластеров в Архангельской, Мурманской областях, на Дальнем Востоке и в Санкт-Петербурге.

План мероприятий предусматривает вовлечение малого и среднего бизнеса в исполнение проектов, а также производство высокотехнологичной гражданской продукции на предприятиях оборонно-промышленного комплекса (ОПК).

Ранее в понедельник **Мишустин** сообщил, что правительство РФ подготовило план мероприятий по реализации стратегии развития судостроительной промышленности. "Рассчитываем, что благодаря всем этим решениям отрасль сделает серьезный шаг вперед, производство гражданской продукции увеличится более чем в шесть раз в ближайшие 15 лет, а ориентировочная стоимость портфеля заказов превысит 2,3 трлн рублей", - сказал **Мишустин** на совещании с вице-премьерами.

Год назад правительство утвердило стратегию развития судостроительной промышленности РФ до 2035 года. С учетом заложенных в базовом сценарии условий доля продукции гражданского назначения судостроительных предприятий достигнет 44%, а объемы гражданского экспорта составят порядка 25 млрд руб. Экспортные поставки российской продукции судостроения к 2035 г. должны увеличиться почти вдвое, в том числе за счет гражданской морской техники.

Для удовлетворения потребностей внутреннего рынка в гражданских судах различного класса и морской технике до 2035 г. необходимо строительство около 250 морских транспортных судов и более 1,5 тыс. транспортных судов класса "река-море", 1,64 тыс. судов рыбопромыслового флота, более 250 судов и единиц морской техники вспомогательного и технического флотов, 90 научно-исследовательских судов, а также около 150 судов и морской техники для освоения шельфовых месторождений. Базовый сценарий развития судостроения РФ предполагает строительство 14 ледоколов к 2035 году.

ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; СТРУКТУРА РОСАТОМА ВОЗЬМЕТ ПОД УПРАВЛЕНИЕ ВМТП - 1-Й ЗАМГЛАВЫ ГОСКОРПОРАЦИИ

Одна из структур "Росатома" станет управляющей компанией ПАО "Владивостокский морской торговый порт" (МОЕХ: VMTP) (ВМТП, входит в транспортную группу FESCO), сообщил первый заместитель главы госкорпорации, директор по развитию и международному бизнесу "Росатома" Кирилл Комаров на встрече с губернатором Приморского края Олегом Кожемяко в понедельник.

Как сообщила пресс-служба правительства Приморья, по итогам встречи стороны договорились сформировать "дорожную карту" по приоритетным направлениям развития предприятия.

Комаров отметил, что "Росатом" сейчас формирует с FESCO отношения стратегического партнерства.

"ВМТП - серьезное предприятие со своими традициями и стабильным коллективом. Сейчас мы формируем костяк управленцев с упором на местные кадры, уже работающие в порту. Наша задача - решать не только производственные вопросы, но и увеличить налоги в бюджеты, выполнять все социальные обязательства", - цитирует его пресс-служба.

Накануне Кожемяко принял участие в заседании правительственной комиссии, в ходе которого решался вопрос о назначении управляющей компании ВМТП.

"У порта FESCO появилась новая надежная управляющая компания. Это решение положило конец затянувшемуся кризису на предприятии. Необходимо подписать соглашение с профсоюзами, правительством Приморского края, чтобы не было сокращений среди рабочих, сохранялась достойная заработная плата", - сказал губернатор, слова которого приводит пресс-служба.

Как сообщалось, с начала октября докеры ВМТП начали выходить на акции протеста из-за досрочного прекращения 1 октября полномочий Заирбека Юсупова как генерального директора. Новым руководителем компании со 2 октября стал Роман Кухарук. По словам представителя профкома ВМТП, работники опасаются, что после смены руководства ухудшатся условия работы на предприятии.

Трудовой спор в ВМТП разгорелся на фоне конфликта акционеров группы FESCO. Совладелец FESCO Зиявудин Магомедов называл происходящее рейдерским захватом компании. Менеджмент FESCO и акционеры, в совокупности контролирующие 33,9% капитала группы, это заявление опровергают.

ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; ВЕРФЬ "ЗВЕЗДА" НАЧАЛА СТРОИТЬ ВТОРОЙ ТАНКЕР-ПРОДУКТОВОЗ ТИПА MR

Судостроительный комплекс "Звезда" (создается консорциумом во главе с НК "Роснефть") приступил к строительству второго танкера-продуктовоза типа MR, работающего на газомоторном топливе.

Согласно сообщению "Роснефти" (МОЕХ: ROSN), на предприятии началась резка первых деталей корпуса будущего судна.

Танкер будет эксплуатироваться в рамках долгосрочных тайм-чартерных договоров группы компаний "Совкомфлот" (МОЕХ: FLOT) с ПАО "НОВАТЭК" (МОЕХ: NVTK).

Технические характеристики судов разработаны с учетом новых требований Международной морской организации (ИМО). Дедвейт каждого из них составит около 50 тыс. тонн, длина - более 180 метров, ширина - более 32 метров. Суда ледового класса 1В смогут выполнять круглогодичную навигацию, в том числе в ледовых условиях Балтийского моря.

ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; "АЭРОФЛОТ" ПОЛУЧИТ ПЯТЬ SSJ-100 ПО КОНТРАКТУ С "ПСБ ЛИЗИНГ"

"Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) получит пять самолетов SSJ-100 по контракту с компанией "ПСБ Лизинг", сообщила пресс-служба производителя самолетов - ПАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (МОЕХ: UNAC).

Все самолеты - в двухклассной компоновке: 12 кресел в бизнес-классе и 75 в экономическом.

Поставки финансируются в рамках кредитной линии Промсвязьбанка (МОЕХ: PSKB), открытой "ПСБ Лизингу" для приобретения и передачи самолетов эксплуатантам в 2020 и 2021 годах, говорится в сообщении. Источником погашения обязательств по кредиту выступят лизинговые платежи, поступающие от авиакомпаний.

По данным системы "СПАРК-Интерфакс", договоры лизинга будут действовать с ноября этого года до ноября 2032 года, то есть 12 лет. По данным **Росавиации**, сейчас в парке "Аэрофлота" 54 SSJ-100.

Параллельно ОАК сообщила о контрактах на поставку с участием "ПСБ Лизинга" двух "суперджетов" в одноклассной компоновке авиакомпании "Азимут" и одного - Red Wings. Промсвязьбанк может приобрести всего 59 "суперджетов" для поставок российским авиакомпаниям, сообщали ранее "Ведомости" со ссылкой на источники. В этом случае банк станет крупнейшим владельцем флота SSJ-100. Сейчас в лидерах "ВЭБ-лизинг", который владеет 51 "суперджетом", и ГТЛК с 44 лайнерами. Еще 10 SSJ-100 принадлежат "Сбербанк лизингу", а всего в 2011-2020 годах ОАК поставила 173 "суперджета", отмечало издание.

ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; "АЭРОФЛОТ" ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ПО МАРШРУТУ МОСКВА - ГОНКОНГ

Авиакомпания "Аэрофлот" возобновит с 19 ноября полеты по маршруту Москва - Гонконг, сообщает генеральное консульство России в Гонконге.

"С 19 ноября "Аэрофлот" планирует открытие пассажирского рейса SU-218/219 по маршруту Москва - Гонконг, который будет выполняться один раз в неделю. Продажа билетов уже открыта", - говорится в сообщении консульства.

Россия прекратила авиасообщение с Китаем, в том числе, Гонконгом, 27 марта из-за пандемии коронавируса. О полноценном восстановлении перевозок с КНР до сих пор объявлено не было.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9947441>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.10.11; НОВЫЕ СУБСИДИРОВАННЫЕ АВИАРЕЙСЫ ПОЯВЯТСЯ В ЯНАО

Правительство Ямало-Ненецкого автономного округа в 2021 году намерено субсидировать 34 межрегиональных и 28 межмуниципальных маршрутов воздушных судов. Об этом врио директора окружного департамента транспорта и дорожного хозяйства Наталья Сагун заявила 9 ноября.

По ее словам, жители региона смогут воспользоваться льготными тарифами по направлениям Надым–Симферополь, Надым–Сочи, Ноябрьск–Сочи, Красноселькуп–Салехард, Красноселькуп–Тюмень. Кроме того, сохранится действующая в 2020 году маршрутная сеть, пишет ИА «Ура.ру» со ссылкой на пресс-службу правительства ЯНАО.

В следующем году также продолжится реализация мер социальной поддержки. Список категорий граждан, имеющих право на льготные билеты за 2,5 тыс. рублей, сокращать не планируется. Врио главы дептранса отметила, что в программу были включены дети из многодетных семей в возрасте от 18 до 23 лет, которые учатся в вузах.

Кроме того, на 2021 год запланировано завершение реконструкции аэропортового комплекса в селе Красноселькуп и продолжение реконструкции аэропорта Нового Уренгоя. Для села Новый Порт власти намерены закупить модульное здание аэровокзала, а для Надыма — разработать проектную документацию по строительству привокзальной площади и реконструкции аэродрома.

В октябре сообщалось, что авиакомпания попросила правительство выделить дополнительные субсидии в размере 50 млрд рублей на поддержание их работы на фоне пандемии коронавируса. Об этом этом говорится в письме главы Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимира Тасуна, направленном премьер-министру Михаилу Мишустину.

<https://iz.ru/1084787/2020-11-09/novye-subsidirovannye-aviareisy-poiaviatsia-v-ianao>

ТАСС; 2020.09.11; АЭРОПОРТ БУГУЛЬМЫ СТАЛ 70-М ТРАНСПОРТНЫМ ОБЪЕКТОМ С БИОМЕТРИЧЕСКОЙ СИСТЕМОЙ "ВИЗИРЬ"

Группа компаний ЦРТ установила систему видеоидентификации "Визирь" на 70-м транспортном объекте России, она появилась в аэропорту Бугульма, расположенном в Татарстане, сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе компании.

"Биометрическая система компьютерного зрения группы ЦРТ внедрена на 70-м объекте, которым стал аэропорт Бугульма. Система, являющаяся частью видеонаблюдения, позволяет осуществлять верификацию и идентификацию физических лиц, а также помогает находить правонарушителей и организовывать превентивные меры защиты. Кроме того, система позволяет фиксировать места повышенного скопления людей и на базе этой информации строить и выгружать отчеты", - пояснили в пресс-службе.

В основе системы компьютерного зрения ЦРТ - собственные разработки, в том числе алгоритм распознавания. В настоящее время система работает на транспортных объектах по всей стране, включая метро, транспортно-пересадочные узлы, авто- и железнодорожные вокзалы, и помогает оптимизировать транспортные потоки.

"Система ЦРТ первой в России получила сертификат транспортной безопасности №969. Масштаб и количество внедрений ЦРТ сформировали инженерный подход, который позволяет разграничивать данные открытых и закрытых сегментов системы безопасности компаний и обеспечивает соответствие системы техническим требованиям каждого объекта и надежную защиту данных", - пояснили в пресс-службе.

С 2014 года система также работает более чем на 15 стадионах и ледовых аренах РФ, в том числе - "Газпром Арена" в Санкт-Петербурге и "ВТБ Арена" в Москве. Она помогает создавать безопасную и комфортную среду, предотвратить появление на стадионе тех, кому доступ запрещен, а также оперативно реагировать на попытки прохода по чужим абонеентам.

"В перспективе на базе Безопасного города могут создаваться Smart-сервисы: система Визирь, которая сейчас применяется для обеспечения транспортной безопасности, в перспективе может стать основой для внедрения бесконтактного по лицу прохода, например, в аэропорт, поможет совершенствовать транспортную отрасль, создать новый уровень комфорта в масштабе городов и стран", - цитирует пресс-служба слова гендиректора группы компаний ЦРТ Дмитрия Дырмовского.

Группа компаний ЦРТ входит в экосистему Сбера и уже реализовала более 5 тыс. проектов с применением искусственного интеллекта в 70 странах.

<https://tass.ru/ekonomika/9948891>

ТАСС; 2020.09.11; ЕДИНСТВЕННАЯ АВИАКОМПАНИЯ ЧУКОТКИ ПРИСТУПИЛА К ВЕРТОЛЕТНЫМ РЕЙСАМ ЧЕРЕЗ АНАДЫРСКИЙ ЛИМАН

Региональная авиакомпания "ЧукотАВИА" в понедельник приступила к выполнению регулярных вертолетных рейсов через Анадырский лиман. Все программы авиaperевозок по внутриокружным маршрутам, в том числе и вертолетные рейсы через лиман, субсидируются из регионального бюджета полуострова, сообщил ТАСС начальник управления транспорта, связи и дорожного хозяйства департамента промышленной политики правительства Чукотского автономного округа Олег Рябко.

Поселок Угольные Копи, в котором проживают около 3 тыс. человек, расположен на берегу Анадырского лимана и после окончания летней навигации до момента организации ледовой переправы способа добраться из этого населенного пункта в окружную столицу - город Анадырь, не было.

"Пассажирские перевозки через Анадырский лиман из Угольных Копей в Анадырь начали осуществлять на вертолетах и глиссерах с 9 ноября. Рейсы будут выполняться в случае, если наберется не менее половины от общего числа пассажиров. Максимальное количество, которое могут принять на борт вертолета - 22 человека. Местные авиaperевозки субсидируются из средств окружного бюджета в рамках программы поддержки развития малой авиации", - сказал Рябко.

Он добавил, что стоимость взрослого билета составляет 2 тыс. рублей, детского - 1 тыс. рублей. Рейсы по воздуху будут выполняться на регулярной основе по расписанию.

Президент РФ Владимир Путин ранее поручил решить вопросы повышения транспортной доступности Дальнего Востока. В рамках выполнения этого поручения, на Чукотке до 2024 года будут реконструированы семь аэропортовых комплексов в удаленных от Анадыря районах округа.

<https://tass.ru/v-strane/9944727>

ИНТЕРФАКС; 2020.09.11; СУД В ПЕТЕРБУРГЕ ОБЯЗАЛ ОПЕРАТОРА "ПУЛКОВО" ЗА ПОЛГОДА РЕШИТЬ ВОПРОС С УСТАНОВЛЕНИЕМ ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ

Московский районный суд Петербурга обязал ООО "Воздушные ворота северной столицы" (ООО "ВВСС", оператор аэропорта "Пулково") в течение шести месяцев подготовить проект решения об установлении приаэродромной территории аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) и представить его на согласование в Федеральное агентство воздушного транспорта, сообщает Объединенная пресс-служба судов Санкт-Петербурга.

Икс к ВВСС подавал Санкт-Петербургский транспортный прокурор. Истец указывал, что действия "ВВСС" по эксплуатации аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) в отсутствие утвержденного проекта решения об установлении приаэродромной территории незаконны.

Приаэродромная территория является зоной с особыми условиями использования. Эксплуатация аэродрома без наличия решения об установлении приаэродромной территории является нарушением требований безопасности полетов. ВВСС не приняли достаточные меры, направленные на установление приаэродромной территории.

Договор на выполнение работ по установлению и выделению территории был заключен с ООО "Зеленый город" 11 апреля 2018 года, а экспертное заключение по результатам санитарно-эпидемиологической экспертизы в части обоснования седьмой подзоны получено 26 декабря 2018 года.

При этом заявление о выдаче санитарно-эпидемиологического заключения и проектная документация, с целью получения санитарно-эпидемиологического заключения Управления Роспотребнадзора по Санкт-Петербургу о соответствии санитарным правилам направлены только 30 января 2019 года.

Санитарно-эпидемиологическое заключение на проект решения об установлении приаэродромной территории получено 13 февраля 2019 года.

Проект решения и положительное санитарно-эпидемиологическое заключение для рассмотрения в Северо-Западное МТУ **Росавиации** направлены 11 апреля 2019 года,

результат рассмотрения с замечаниями направлен 26 апреля 2019 года в ООО "ВВСС" и 13 мая 2019 года ответ по данным замечаниям был направлен в Северо-Западное МТУ **Росавиации**.

Проект решения 8 октября 2019 года был согласован вице-губернатором Санкт-Петербурга.

Результат рассмотрения проекта решения с выявленными замечаниями был направлен в Северо-Западное МТУ **Росавиации** 15 ноября 2019 года, а 20 ноября 2019 года Северо-Западным МТУ **Росавиации** направлен в ВВСС для устранения выявленных замечаний.

"Таким образом, работа по установлению приаэродромной территории проводится в течение двух лет безрезультатно", - указал суд.

В сообщении объединенной пресс-службы судов указывается, что ответчик иски требования не признал. "Указал, что устранение выявленных замечаний только силами ответчика не представляется возможным, поскольку необходим дополнительный объем сведений, которые могут быть предоставлены исключительно муниципальными образованияами Ленинградской области", - говорится в сообщении.

"Информация о незаконном использовании аэропортом Пулковое приаэродромной территории не соответствует действительности. Со стороны ВВСС проект решения об установлении приаэродромной территории подготовлен и направлен в **Росавиацию** 9 июня 2020 года. Далее **Росавиацией** проект направлен в правительство Ленинградской области. На сегодняшний день Росавиацией и правительством Ленобласти подготовлен протокол разногласий, который **Росавиация** направляет в правительственную комиссию по транспорту для принятия окончательного решения", - сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе ООО "ВВСС".

ТАСС; 2020.09.11; ПЛОЩАДЬ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ПОСЛЕ СХОДА 30 ВАГОНОВ НА ТРАНССИБЕ СОСТАВИЛА ОКОЛО 200 КВ. М

Площадь загрязнения на станции Татарская в Новосибирской области, где в воскресенье сошли с рельсов 30 вагонов грузового поезда, составляет около 200 квадратных метров, сообщает на официальной странице в Instagram глава Росприроднадзора Светлана Радионова.

"Площадь загрязнения производственной площадки станции составляет около 200 кв. м", - написала Радионова в понедельник.

Она добавила, что на данный момент инспекторы Росприроднадзора продолжают сбор нефтепродуктов на месте аварии, территория обрабатывается сорбентом. Специалисты откачали нефтепродукты из одной цистерны, приступили к откачке со второй. Кроме того, удалось провести откачку 16 тонн нефтяной эмульсии из поврежденных при аварии цистерн.

В воскресенье на станции Татарская в Новосибирской области в 11:58 мск произошел сход 30 вагонов грузового поезда и тепловоза. В результате инцидента никто не пострадал. Как сообщали в пресс-службе ГУ МЧС, из-за схода вагонов произошел разлив дизтоплива. Из-за аварии движение на участке Транссиба было временно приостановлено. Как сообщили ТАСС в пресс-службе Западно-Сибирской железной дороги (филиал РЖД), место разлива нефтепродуктов локализовано. В настоящий момент сотрудники подразделения аварийно-спасательной службы "Экоспас" завершают перекачку технологического топлива из поврежденных цистерн в исправные порожние цистерны. В пресс-службе добавили, что работы по ликвидации аварии не влияют на движение поездов на участке Транссиба.

<https://tass.ru/sibir-news/9950361>

ТАСС; 2020.09.11; МАК ИССЛЕДУЕТ ДАННЫЕ ЭЛЕКТРОННЫХ УСТРОЙСТВ САМОЛЕТА КОЛТОВОГО ОБ АВАРИЙНОМ ПОЛЕТЕ

Специалисты Межгосударственного авиационного комитета (МАК) исследуют данные об аварийном полете, собранные с электронных устройств самолета, на котором разбился

ведущий телеканала НТВ Александр Колтовой. Как сообщается на сайте МАК, самолет полностью сгорел после крушения.

"На данном типе воздушных судов не предусмотрены штатные средства объективного контроля (так называемые черные ящики). С места авиапроисшествия комиссией изъят ряд электронных устройств, которые могут содержать информацию об аварийном полете. Устройства будут направлены на исследования в лабораторию МАК", - сообщили в комитете.

Комиссия МАК закончила работу на месте происшествия и осмотрела место крушения.

"Установлено, что самолет практически полностью уничтожен в возникшем после авиапроисшествия наземном пожаре. Сохранившиеся фрагменты самолета переданы на ответственное хранение на посадочную площадку Мячково", - говорится в сообщении.

Частный легкомоторный спортивный самолет PiperSport в субботу совершал полет с аэродрома Мячково Московской области в Рыбинск Ярославской области. После вылета у него отказал и загорелся в воздухе двигатель. Пилот подал аварийный сигнал и посадил самолет в поле, но пожар охватил машину полностью. По данным МЧС, самолет совершил аварийную посадку с неисправным двигателем в районе Новорязанского шоссе у поселка Чкалово городского округа Люберцы. Владельцем самолета является бизнесмен Аркадий Грачев.

За штурвалом был Александр Колтовой, вместе с ним была женщина, ее личность устанавливается. Оба погибли. Начальник службы движения аэродрома Мячково Николай Максимов сообщал, что самолет перед вылетом проходил все необходимые технические проверки. В свою очередь источник в правоохранительных органах уточнил, что техническое состояние самолета было нормальным. Другой источник сообщил, что полет был санкционирован.

Следствие считает ошибку пилотирования и неисправность самолета основными версиями крушения. По факту крушения самолета возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ ("Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц").

<https://tass.ru/proisshestiya/9951857>