



Ежедневный мониторинг СМИ

11 НОЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕСТИ; АННА СЕМЕНОВА; 2020.10.11 20.31; ПЕРЕСТАНОВКИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ: НОВЫЕ МИНИСТРЫ И ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР.....	4
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; ДМИТРИЙ КОЧЕТКОВ; 2020.10.11 21.27; ГОСДУМА УТВЕРДИЛА НОВЫХ КАНДИДАТОВ НА ПОСТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ МИНИСТРОВ И ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРА.....	6
КОММЕРСАНТЬ; МАРИЯ МАКУТИНА; 2020.11.11; УВЕРЕННЫМ БОЛЬШИНСТВОМ; ВСЕ КАНДИДАТЫ В ЧЛЕНЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПОЛУЧИЛИ ОДОБРЕНИЕ ГОСДУМЫ.....	7
ТАСС; 2020.10.11; САВЕЛЬЕВ: РОССИИ БУДЕТ СЛОЖНО ВОЙТИ В ПЯТЕРКУ КРУПНЕЙШИХ ЭКОНОМИК БЕЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА.....	10
ПРАЙМ; 2020.10.11; САВЕЛЬЕВ ПООБЕЩАЛ НА ПОСТУ МИНИСТРА УДЕЛЯТЬ ВНИМАНИЕ ВСЕМУ ТРАНСПОРТУ БЕЗ КРЕНА НА АВИАЦИЮ.....	10
ТАСС; ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА; 2020.10.11; АНДРЕЙ БЕЛОУСОВ: ЭТО ДЕСЯТИЛЕТИЕ ЗАСТАВИТ РОССИЮ И МИР В КОРНЕ ИЗМЕНИТЬ МОДЕЛЬ РАЗВИТИЯ.....	11
РБК; ТАЛАВРИНОВ МАКСИМ; 2020.10.11; МИНТРАНС УЛУЧШИЛ ПРОГНОЗ ПО АВИАПЕРЕВОЗКАМ В 2020 ГОДУ.....	24
ТАСС; 2020.10.11; В МИНТРАНСЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО АВИАКОМПАНИИ РФ В 2020 ГОДУ ПЕРЕВЕЗУТ ОКОЛО 70 МЛН ПассажиРОВ.....	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2020.11.11; ВСЕ ИДЕТ ПО ПЛАНУ; ОПРЕДЕЛЕННЫ ПРИОРИТЕТЫ НАЦИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ НА БЛИЖАЙШИЕ ДЕСЯТЬ ЛЕТ.....	27
ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА; 2020.11.11; ТРЕТИЙ НЕ ЛИШНИЙ: НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД-3 ПОТРАЧЕНО 100,8 МЛРД РУБЛЕЙ; 11 НОЯБРЯ ЗАПУСТЯТ САМЫЙ ПРОТЯЖЕННЫЙ УЧАСТОК ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ.....	29
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.11.11; ЛАВНА ОСТАЛАСЬ БЕЗ ДОРОГИ; КОНТРАКТ НА СОЗДАНИЕ ВЕТКИ К ПОРТУ РАЗОРВАН.....	31
ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2020.11.11; ДАННЫЕ О МАРШРУТАХ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА СТАНУТ ОБЩЕДОСТУПНЫМИ; ЭТО ПОМОЖЕТ РАЗРАБОТЧИКАМ НАВИГАЦИОННЫХ ПРИЛОЖЕНИЙ И СТАРТАПАМ, СЧИТАЮТ АВТОРЫ ПРОЕКТА.....	33
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.11; АВТОМОБИЛИСТОВ ЖДУТ ЗИГЗАГИ УДАЧИ; БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕШЕХОДОВ ОБЕСПЕЧАТ ПО НОВОМУ СТАНДАРТУ.....	34
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.11; ОПЕРАТОРЫ ПОЛУЧИЛИ ВАГОНЫ УБЫТКОВ; ПОТЕРИ ПРЕВЫСИЛИ ЧЕТВЕРТЬ ВЫРУЧКИ.....	35
КОММЕРСАНТЬ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2020.11.11; ФАКТОР ПАРОВОЗА; КРЕДИТОРЫ ПОД ЗАЛОГ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ОКАЖУТ УСЛУГИ ОАО РЖД.....	37
ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2020.11.11; «НАМ НУЖНЫ ЦИФРОВЫЕ СУДЬИ И ЦИФРОВЫЕ АДВОКАТЫ»; СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ ДМИТРИЙ ПЕСКОВ — О ЗАЩИТЕ ПРАВ ГРАЖДАН В	

СЕТИ, «ДИПЛОМАХ ПО ТРЕБОВАНИЮ» И ЛЕГИТИМНОСТИ КАМЕР С РАСПОЗНАВАНИЕМ ЛИЦ.....	38
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2020.11.11; ВОСТОК - ДЕЛО СЛОЖНОЕ; ЮРИЙ ТРУТНЕВ О ПРОЕКТАХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА, АРКТИКИ И КАВКАЗА.....	41
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАЙЯ БИРЮКОВА; 2020.11.11; ЧТО ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ НЕ УСПЕВАЕШЬ ЗАВЕРШИТЬ ОБГОН.....	47
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.10.11; МИНТРАНС СОБИРАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО НАЦПРОЕКТУ "ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ".....	47
ДОРИНФО; 2020.11.11; ОТРАСЛЬ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА СТАБИЛЬНО РАЗВИВАЕТСЯ – ИГОРЬ АСТАХОВ.....	48
ТАСС; 2019.05.13; ГТРК КОСТРОМА; 2020.10.11; В КОСТРОМЕ ПОСТРОЯТ 11 ПРОМЕРНЫХ СУДОВ.....	49
РИА НОВОСТИ; 2020.10.11; ЗАВЕРШЕНО СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАПАДНОГО ОБХОДА ГОРОДА ИВАНОВО.....	49
ИА REGNUM; 2020.10.11; В ВОРОНЕЖ ДОСТАВЛЕНО 29 НОВЫХ АВТОБУСОВ ТАСС; 2020.10.11; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ УЧАСТКИ 12 ДОРОГ, ВЕДУЩИХ К МЕДУЧРЕЖДЕНИЯМ.....	50
РИА НОВОСТИ; 2020.10.11; ГОРОДСКОЕ АВТОХОЗЯЙСТВО ЛИПЕЦКА ПОПОЛНИЛИ НОВЫЕ АВТОБУСЫ.....	50
ТАСС; 2020.10.11; НА РЕМОНТ ДОРОГ В ОРЕНБУРГЕ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2020 ГОДУ БЫЛО НАПРАВЛЕНО БОЛЕЕ 3 МЛРД РУБЛЕЙ.....	51
ТАСС; 2020.10.11; В ПРИМОРЬЕ ДО КОНЦА ГОДА ОБЕЗОПАСЯТ 60 УЧАСТКОВ ДОРОГ С ВЫСОКОЙ ЧАСТОТОЙ ДТП.....	51
РИА НОВОСТИ; 2020.10.11; ТОЛЬЯТТИ ПОЛУЧИЛ 50 ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСОВ НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ.....	52
ТАСС; 2020.10.11; РЕМОНТ 150 КМ ДОРОГ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫПОЛНЯТ К КОНЦУ 2020 ГОДА.....	52
ВЕСТИ В 20.00; АННА СЕМЕНОВА; 2020.10.11 20.31; ПЕРЕСТАНОВКИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ: НОВЫЕ МИНИСТРЫ И ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР.....	53
ВЕСТИ ДОН ТР; 2020.10.11 18.55; НА ДОНУ ПРИСТУПИЛИ К СТРОИТЕЛЬСТВУ САМОГО СЛОЖНОГО ОТРЕЗКА ОБХОДА АКСАЯ.....	55
ВЕСТИ КРАСНОЯРСК; 2020.10.11 20.41; НА ТАЙМЫРЕ ЗАВЕРШИЛАСЬ ОПЕРАЦИЯ ПО СПАСЕНИЮ СУДОВ ИЗ ЛЕДОВОГО ПЛЕНА.....	55
ВЕСТИ; 2020.10.11 18.28; ПЕРВЫЙ ЛАЙНЕР МС-21 ПОЛУЧИЛ РОССИЙСКИЕ ДВИГАТЕЛИ.....	56
ТАСС; 2020.10.11; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: ИСПОЛНЕНИЕ РАСХОДОВ БЮДЖЕТА НА НАЦПРОЕКТЫ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ СОСТАВИЛО 70%.....	56
ТАСС; 2020.10.11; В РОССИИ ЗАПУСТИЛИ ПОРТАЛ НАЦИОНАЛЬНЫЕПРОЕКТЫ.РФ.....	57
ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО СОЗДАНИЕ В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ КАСПИЙСКОГО КЛАСТЕРА НА БАЗЕ ДВУХ ОЭЗ	58
ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; ПУНКТ ПРОПУСКА "ТАШАНТА" В РЕСПУБЛИКЕ АЛТАЙ НА ГРАНИЦЕ РФ И МОНГОЛИИ ПРИОСТАНОВИЛ РАБОТУ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА.....	59
ПРАЙМ; 2020.10.11; В ГОСДУМЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ВОЗМОЖНЫЙ ЗАПРЕТ ШИПОВАННОЙ РЕЗИНЫ.....	59
ТАСС; 2020.10.11; НА ТРАНССИБЕ ЗАВЕРШИЛИ ЛИКВИДАЦИЮ ПОСЛЕДСТВИЙ СХОДА С РЕЛЬСОВ 30 ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ.....	60
ТАСС; 2020.11.11; В ЯКУТИИ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ПРОЕКТНЫЙ ОФИС ДЛЯ ЛИКВИДАЦИИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ И МЕТАЛЛОЛОМА.....	61

Министерство транспорта РФ

ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; FESCO И ВМТП ДОГОВОРИЛИСЬ УРЕГУЛИРОВАТЬ КОНФЛИКТНУЮ СИТУАЦИЮ - ВЛАСТИ.....	62
ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; ЗАКОНОПРОЕКТ О ПРОДЛЕНИИ НА ГОД ЛЬГОТЫ ПО НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ.....	63
ТАСС; 2020.10.11; В S7 ЗАЯВИЛИ, ЧТО АВИАКОМПАНИИ РФ МОГУТ НЕДОПОЛУЧИТЬ 8 МЛРД РУБЛЕЙ ГОСПОДДЕРЖКИ.....	64
ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; "АЭРОФЛОТ" ФИКСИРУЕТ ПАДЕНИЕ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ В РФ НА 20-30%.....	64
ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; ХОЛДИНГИ ТРОЦЕНКО И ВЕКсельБЕРГА НА ФОНЕ ОТБОРА ИНВЕСТОРА АЭРОПОРТА МАГАДАНА УЧРЕДИЛИ ООО "АБС МАГАДАН".....	65
ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" В ОКТЯБРЕ СНИЗИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В 1,5 РАЗА, АКТИВНО ВОЗОБНОВЛЯЮТ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ.....	65
ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; NORDWIND ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ОТКРЫТИЯ РЯДА ВНУТРЕННИХ НАПРАВЛЕНИЙ В ЗИМНЕМ РАСПИСАНИИ.....	66
РБК; 2020.10.11; ПРОВЕРКА BOEING 737 MAX ПОЧТИ ОКОНЧЕНА. ПОЛЕТЫ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ В НОЯБРЕ.....	66
РИА НОВОСТИ; 2020.11.11; "РОСТЕХ" ПОСТРОИЛ ОПЫТНЫЙ САМОЛЕТ MS-21 С РОССИЙСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ.....	67

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕСТИ; АННА СЕМЕНОВА; 2020.10.11 20.31; ПЕРЕСТАНОВКИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ: НОВЫЕ МИНИСТРЫ И ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР

В правительстве России во вторник, 10 ноября, появились пять новых министров и один вице-премьер. Указы об их назначениях подписал [Владимир Путин](#). Перед этим кандидатуры, выдвинутые премьером, впервые в истории утвердили депутаты Госдумы, как это предполагают принятые летом поправки в Конституцию. Обсуждение в нижней палате длилось несколько часов, и возможностью высказать свое мнение воспользовались все фракции.

Это первые перестановки в правительстве Михаила Мишустина — пять министров и один вице-премьер. Но вначале нужно получить [одобрение Госдумы](#). Впервые в истории российского парламентаризма изменения в кабинете министров нужно [согласовывать с депутатами](#). Обсуждение получилось бурным, неоднозначным и продлилось в полтора раза дольше запланированных двух часов.

Справедливая Россия и ЛДПР были не согласны с двумя кандидатурами. Вот что заявил руководитель фракции ЛДПР Владимир Жириновский:

— Не будем голосовать за министра транспорта. Человек хороший, направление плохое!

Первый заместитель руководителя фракции "Справедливая Россия" Михаил Емельянов сказал следующее:

— У нас вызывает сомнения кандидатура Козлова на должность министра природных ресурсов. Нам не совсем понятно, какое отношение Козлов имеет по своей биографии и прежней деятельности к природным ресурсам и к экологии.

Виталий Савельев за десять лет работы генеральным директором "Аэрофлота" сумел в шесть раз увеличить пассажиропоток (до 60 миллионов человек в год) и больше чем вдвое нарастить авиапарк. Он уверен, что с депутатским корпусом найдет взаимопонимание.

Новый глава Минэнерго — уже бывший генеральный директор "РусГидро" Николай Шульгинов. Всю жизнь он отдал энергетике, но назначение министром для него неожиданность. Шульгинов меняет Александра Новака, который 10 ноября стал десятым вице-премьером. Он получил широкую поддержку в Госдуме — безусловный фаворит депутатского корпуса.

"Первое, что мы начнем с новым утвержденным министром энергетики Николаем Шульгиновым, сядем и обсудим, что нужно сделать в ближайшее время и в среднесрочной перспективе для того, чтобы возобновить работу, выполнить указы наших избирателей и депутатов", — заявил теперь уже заместитель председателя правительства России Александр Новак.

Новый министр строительства Ирек Файзуллин — человек с огромным опытом. Он возводил в Татарстане объекты к чемпионату мира и универсиаде. Теперь ему предстоит решать задачи в масштабах всей страны.

Министерство транспорта РФ

— Один миллиард квадратных метров, которые нам нужно построить до тридцатого года, это очень серьезная задача. Она требует консолидации и синхронизации всех национальных проектов.

А вот коммунисты, несмотря на то, что претензий к новым министрам не имеют, от голосования по всем кандидатурам воздержались.

— Геннадий Андреевич (Зюганов), почему вы решили воздержаться от голосования?

— В кадровом отношении они, мне думается, укрепляют правительство. Но нужен новый курс, поэтому я еще раз вчера им заявил: в силу того, что мы настаиваем на изменении и укреплении правительства, мы не будем голосовать и против.

Новый глава Минприроды — Александр Козлов. В первую очередь в новой должности он намерен взяться за решение проблемы с переработкой мусора. Она ему знакома — до того, как стать министром, он успел побывать мэром и губернатором.

Госдума ожидает от всех министров эффективной работы, ведь теперь это и выбор парламентариев.

"Мы с вами, получив эти полномочия, получаем большую ответственность за принимаемые решения. Люди уже спросят с нас. Это кандидатуры, которые вносит председатель правительства, но утверждение относится к прерогативе парламента", — заявил председатель Госдумы Вячеслав Володин.

Буквально через несколько часов после того, как Госдума одобрила кандидатуры министров, Владимир Путин подписал указ о вступлении в должность.

<https://www.vesti.ru/article/2483543>

На ту же тему:

[https://www.1tv.ru/news/2020-11-10/396520-](https://www.1tv.ru/news/2020-11-10/396520-gosduma_utverdila_predlozhennyh_kandidatov_na_posty_pyati_ministrov_i_vitse_premiera)

[gosduma_utverdila_predlozhennyh_kandidatov_na_posty_pyati_ministrov_i_vitse_premiera](https://www.1tv.ru/news/2020-11-10/396520-gosduma_utverdila_predlozhennyh_kandidatov_na_posty_pyati_ministrov_i_vitse_premiera)

<https://www.tvc.ru/news/show/id/196899/>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/196886/>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/196872/>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/196969/>

<https://ren.tv/news/x/770343-gosduma-vpervye-rassmotrit-vopros-ob-utverzhenii-novykh-ministrov>

<https://www.5-tv.ru/news/319317/gosduma-utverdila-kandidatury-vicepremera-i-pati-novykh-ministrov>

https://piter.tv/event/Gosduma_utverdila_kandidaturu_Saveleva_na_post_ministra_transporta/

<https://dumatv.ru/news/deputati-podderzhali-naznachenie-vitaliya-saveleva-ministrom-transporta/>

<https://otr-online.ru/news/gosduma-utverdila-v-dolzhnosti-vseh-kandidatov-predlozhennyh-mishustinym-167256.html>

<https://otr-online.ru/news/novosti-10112020-2000-polnyy-vypusk-167259.html>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/202011101947-F2oef.html

<https://mir24.tv/news/16434345/putin-naznachil-novogo-vice-premera-i-pyat-ministrov-chto-onih-izvestno>

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; ДМИТРИЙ КОЧЕТКОВ; 2020.10.11 21.27; ГОСДУМА УТВЕРДИЛА НОВЫХ КАНДИДАТОВ НА ПОСТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ МИНИСТРОВ И ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРА

Государственная дума сегодня впервые утвердила кандидатов на должности федеральных министров и вице-премьера. Такие полномочия у депутатов появились недавно, их роль в формировании правительства стала более значимой. Указы о новых назначениях уже подписал президент.

Впервые в новейшей политической истории парламент утверждает кандидатуры членов правительства. Такое право Госдума получила после принятия на общероссийском голосовании поправок в Конституцию. Многие кандидаты хорошо известны парламентариям по их прошлой работе.

По закону у Думы есть неделя, но здесь с самого начала решили не тянуть с утверждением. Тон выступлений задал тогда еще кандидат на пост главы Минвостокразвития Алексей Чекунков.

«Даю обязательство защищать интересы Дальнего Востока и Арктики как лев», — заявил он.

Другие кандидаты о своей будущей работе говорили не так образно. Бывший министр энергетики Александр Новак продолжит курировать ТЭК, но уже в должности вице-премьера.

«Первое — это ускоренная газификация регионов страны, такая цель поставлена президентом страны. Мы должны обеспечить сокращение сроков подключения, упростить процедуры, внедрить принципы единого окна», — сказал он.

В Минэнерго Дума утвердила Николая Шульгинова из «Русгидро», в Минстрой — первого замруководителя этого ведомства Ирека Файзуллина, в Минприроды — бывшего главу Минвостокразвития Александра Козлова, а в Минтранс — экс-гендиректора «Аэрофлота» **Виталия Савельева**. Именно последние две фамилии объединили ЛДПР и «Справедливую Россию», позиции этих фракций редко совпадают до деталей.

– Каких кандидатов Ваша фракция решила не поддержать?

«Двух. Кандидата на должность министра природных ресурсов и экологии Козлова и кандидата на должность министра транспорта **Савельева**», – ответил первый заместитель руководителя фракции «Справедливая Россия» в Госдуме РФ Михаил Емельянов.

«Козлов. Мы недовольны им во время выборов в Амурской области губернатора. **Савельева** не поддержим, поскольку он хороший человек, но мы считаем, что министром транспорта должен быть специалист по строительству дорог, нам нужны дороги», – отметил руководитель фракции ЛДПР в Госдуме РФ Владимир Жириновский.

А **Виталий Савельев** сразу же ответил своим критикам, что будет заниматься не только привычной авиацией.

«Я бы хотел развеять некоторые сомнения, которые так или иначе прозвучали, по поводу того, что все-таки я почти 12 лет работаю в авиации, в "Аэрофлоте", как бы крен будет в сторону авиации. Я вам сказать, что по базовому образованию я инженер-механик строительно-дорожных машин и оборудования», — сказал **Виталий Савельев**.

Накануне все будущие министры побывали на заседаниях комитетов и получили их почти единогласную поддержку. Но результат зависел от позиции фракции «Единая Россия», у которой в нижней палате конституционное большинство.

«Мы вчера достаточно обстоятельно на фракции поговорили со всеми кандидатурами, консолидированно приняли решение — поддержать представленные кандидатуры всех пяти министров и заместителя председателя правительства», — сказал руководитель фракции «Единая Россия» в Госдуме РФ Сергей Неверов.

А у коммунистов, как обычно, мнение прямо противоположное.

«Когда утверждали премьер-министра, мы прямо сказали, что у вас есть время для того, чтобы изменить этот социально-экономический курс. Рынок не решит ни одной проблемы. Но пока вы его не измените, мы не можем поддерживать такой состав правительства», — заявил руководитель фракции КПРФ в Госдуме РФ Геннадий Зюганов.

Дума выслушала кандидатов и подавляющим большинством утвердила всех.

«Внесенные кандидатуры, все причём, имеют одно серьёзное отличие от кандидатур, которые иногда нам в жизни встречаются. Все до одного — это люди высокопрофессиональные, прошли региональную школу, у всех она есть. Возглавляли крупные компании, корпорации и в жизни много трудились, создавая конкретный продукт», — сказал председатель Госдумы Вячеслав Володин.

Как и положено по новому закону, после решения Думы члены правительства назначены указами президента. Так что уже в правительстве появились пять новых министров и вице-премьер.

[https://www.1tv.ru/news/2020-11-10/396534-](https://www.1tv.ru/news/2020-11-10/396534-gosduma_utverdila_novyh_kandidatov_na_posty_federalnyh_ministrov_i_vitse_premiera)

[gosduma_utverdila_novyh_kandidatov_na_posty_federalnyh_ministrov_i_vitse_premiera](https://www.1tv.ru/news/2020-11-10/396534-gosduma_utverdila_novyh_kandidatov_na_posty_federalnyh_ministrov_i_vitse_premiera)

КОММЕРСАНТЪ; МАРИЯ МАКУТИНА; 2020.11.11; УВЕРЕННЫМ БОЛЬШИНСТВОМ; ВСЕ КАНДИДАТЫ В ЧЛЕНЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПОЛУЧИЛИ ОДОБРЕНИЕ ГОСДУМЫ

Госдума 10 ноября утвердила новых членов правительства — вице-преьера и пять министров. Днем ранее, согласно новой версии Конституции, их кандидатуры внес на рассмотрение депутатов **премьер-министр Михаил Мишустин**. Наименьшую поддержку получили министры транспорта и природных ресурсов **Виталий Савельев** и Александр Козлов: их не поддержали все три оппозиционные фракции, которые не устроила работа господина **Савельева** во главе «Аэрофлота» и непрофильное образование министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Козлова. Однако это не помешало им получить необходимое число голосов.

Депутаты впервые участвуют в назначении вице-преьера и министров после внесенных летом изменений в Конституцию и из-за спешного внесения премьером в Госдуму кандидатур придумывают порядок их утверждения по ходу рассмотрения, так как не успели подготовить соответствующие поправки к думскому регламенту. Прежде чем приступить к рассмотрению кандидатур шести новых членов правительства, депутаты полчаса решали, надо ли сократить время обсуждения из-за сложной эпидемиологической ситуации, учитывая, что накануне все претенденты отвечали на вопросы профильных комитетов и фракций. Лидер ЛДПР Владимир Жириновский предложил не растягивать этот процесс и не заниматься «политическим онанизмом, когда вся страна в больницах». Оказалось, что он не хотел шесть раз выходить к трибуне для выступления по каждому

кандидату, в итоге ему позволили сделать это за один раз. Вопросы все фракции договорились не задавать.

К трибуне выходили председатели профильных комитетов, сами назначенцы и представители фракций.

Коммунисты, хотя и заранее обещали воздержаться от голосования, отмечали профессионализм всех кандидатов.

Например, Владимир Кашин отметил «уникальный опыт в Татарстане» кандидата в министры строительства Ирека Файзуллина, который ранее возглавлял министерство строительства, архитектуры и ЖКХ республики. А его однопартиец Николай Харитонов назвал процесс утверждения министров «благодарением Думой». Однако коммунисты никого не поддержали: партию не устраивает, что все новые министры из команды Михаила Мишустина, курс которого она не поддерживает.

Двух кандидатов не поддержали ЛДПР и «Справедливая Россия» — гендиректора ПАО «Аэрофлот» **Виталия Савельева**, предложенного на пост министра транспорта, и министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Александра Козлова, кандидата на пост главы Минприроды. За них проголосовали меньше всего депутатов — 274 и 273, а свыше 50 по каждому воздержались. Остальные получили от 327 до 329 голосов. Отметим, «Единая Россия» контролирует в нижней палате Федерального собрания 340 голосов, КПРФ — 43, ЛДПР — 40, «Справедливая Россия» — 23, еще два депутата — вне фракций.

Еще до заседания Владимир Жириновский заявил журналистам, что его фракция поддержит четыре кандидатуры из шести, а по двум — воздержится: «Министр транспорта **Савельев** — не поддержим! Он хороший человек, но мы считаем, что министром транспорта должен быть специалист по строительству дорог, нам нужны дороги!»

Первый заместитель руководителя фракции СР Михаил Емельянов пояснил, что его партию не устраивает работа господина **Савельева** на посту руководителя авиакомпании из-за «очень высоких цен на билеты». Его коллега по фракции Дмитрий Ионин припомнил руководителю «Аэрофлота» выдаваемые компанией ваучеры вместо денег за билеты на отмененные в пандемию рейсы.

А Владимир Жириновский добавил: «Человек хороший, направление плохое».

Виталий Савельев в свою защиту сказал, что по образованию он инженер-механик и сталкивался уже со строительством дорог и мостов.

По словам господина Емельянова, Александр Козлов вызвал у СР сомнения, так как «не совсем понятно, какое он имеет отношение по своей биографии и прежней деятельности к природным ресурсам и экологии». Вице-спикер от ЕР Ольга Тимофеева призвала министра работать «еще со вчерашнего дня», так как надо «быстрее решать экологические проблемы». Владимир Жириновский заявил, что до сих пор не простил господину Козлову нечестную, по его мнению, победу на выборах губернатора Амурской области в 2015 году, когда тот обошел кандидата от ЛДПР. Сам господин Козлов заявил, что 10 ноября «войдет в политическую историю страны», потому что назначение членов правительства впервые зависит от депутатов.

Министерство транспорта РФ

Более гладко прошло обсуждение претендента на пост вице-премьера, министра энергетики Александра Новака, кандидата в главы Минвостокразвития, гендиректора Фонда развития Дальнего Востока и Арктики Алексея Чекункова, кандидата в главы Минэнерго, гендиректора ПАО «РусГидро» Николая Шульгинова и Ирека Файзуллина. «В добрый путь»,— напутствовал господина Новака руководитель фракции ЕР Сергей Неверов. А господин Чекунков пообещал депутатам защищать интересы Дальнего Востока и Арктики «как лев».

Последним перед голосованием выступал Владимир Жириновский. Он заметил, что депутатам «дали больше полномочий открыть рот, но не принимать решения».

Однако спикер Госдумы Вячеслав Володин, подводя итоги заседания, отметил, что, несмотря на то что у Думы теперь есть право не утвердить министров, все кандидаты получили «уверенное большинство». **Владимир Путин** подписал указы о назначениях сразу после заседания Госдумы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4566132#id1972756>

На ту же тему:

<https://tass.ru/politika/9962823>

<https://tass.ru/politika/9959089>

<https://ria.ru/20201110/ldpr-1583894986.html>

https://www.1tv.ru/news/2020-11-10/396520-gosduma_utverdila_predlozhennyh_kandidatov_na_posty_pyati_ministrov_i_vitse_premiera

https://www.1tv.ru/news/2020-11-10/396510-pyat_novyh_ministrov_i_vitse_premiera_utverdili_v_gosdume

https://www.1tv.ru/news/2020-11-10/396502-deputaty_gosdumy_pristupayut_k_utverzheniyu_kandidatur_pyati_federalnyh_ministrov_i_vitse_premiera

https://www.1tv.ru/news/2020-11-10/396493-gosduma_rf_rassmotrit_vopros_ob_utverzhenii_kandidatur_vitse_premiera_i_ryada_ministrov

<https://www.vedomosti.ru/politics/news/2020/11/10/846406-gosduma-utverdila-vseh-predlozhennih-mishustinim-ministrov>
<https://iz.ru/1085083/2020-11-10/novak-nazval-svoi-glavnye-zadachi-na-postu-vitce-premera>
<https://1prime.ru/society/20201110/832295532.html>
https://1prime.ru/state_regulation/20201110/832294152.html
<https://realty.ria.ru/20201110/fayzullin-1583938870.html>
<https://ria.ru/20201110/transport-1583940117.html>
<https://lenta.ru/news/2020/11/10/approve/>
<https://www.novayagazeta.ru/news/2020/11/10/165570-glava-aeroflota-stal-ministrom-transporta>
<https://www.kp.ru/daily/2171206/4319091/>

ТАСС; 2020.10.11; САВЕЛЬЕВ: РОССИИ БУДЕТ СЛОЖНО ВОЙТИ В ПЯТЕРКУ КРУПНЕЙШИХ ЭКОНОМИК БЕЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

России без развития транспортной отрасли будет сложно выполнить задачу по вхождению в пятерку крупнейших экономик мира, заявил кандидат на пост главы **Минтранса РФ Виталий Савельев**, выступая в Госдуме.

"Сейчас в правительстве проходит согласование стратегии до 2035 года, и хочу вам сказать, что транспортная отрасль является одной из ключевых стратегических отраслей народного хозяйства РФ. И если та цель, которую мы с вами провозгласили, а именно - войти в пятерку крупнейших экономик мира, без транспортной отрасли это будет сделать проблематично, потому что транспорт и подготовка территорий являются предтечей всех крупных проектов, в какой бы отрасли мы с вами ни находились", - **сказал Савельев**.

По его словам, транспорт обеспечивает 6,2% ВВП страны, в отрасли задействованы 5,5 млн человек. Среди приоритетов **Минтранса** он назвал развитие автомобильных дорог общего назначения, протяженность которых планируется увеличить почти вдвое, железнодорожного транспорта, Северного морского пути.

"Безусловно, создание этой опорной сети, создание транспортных логистических узлов, организация модальных, интермодальных перевозок являются ключевыми составляющими, теми звеньями, благодаря которым мы сможем решить задачу мобильности населения, а другими словами - улучшения качества жизни", - **отметил Савельев**.

<https://tass.ru/ekonomika/9961701>

ПРАЙМ; 2020.10.11; САВЕЛЬЕВ ПООБЕЩАЛ НА ПОСТУ МИНИСТРА УДЕЛЯТЬ ВНИМАНИЕ ВСЕМУ ТРАНСПОРТУ БЕЗ КРЕНА НА АВИАЦИЮ

Предложенный на пост министра транспорта России **Виталий Савельев** в случае его утверждения пообещал уделять внимание развитию всех видов транспорта без крена на авиацию.

Евгений Дитрих, занимавший с мая 2018 года пост министра транспорта России, был отправлен в отставку 9 ноября 2020 года. Кандидатура на эту должность в соответствии с новым федеральным конституционным законом была внесена премьер-министром РФ Михаилом Мишустиним в Госдуму. На пост предложен гендиректор "Аэрофлота"> **Виталий Савельев**. Пока врио министра транспорта назначен первый зам и глава **Росавиации** Александр Нерадько.

"Вчера у нас был непростой день. Мы работали и с комитетами, и с фракциями. Для меня это был хороший опыт, который, я думаю, смогу использовать в работе. Потому что те

вопросы, которые вы мне задавали, они с мест, они наиболее актуальны, и я думаю, что то, что вы на местах собираете информацию и нам передаете, тот индикатор, на который мы, безусловно, должны реагировать. Я бы хотел развеять некоторые сомнения, которые так или иначе прозвучали, по поводу того, что все-таки я почти 12 лет работаю в авиации, в "Аэрофлоте", и как бы крен будет в сторону авиации", - сказал **Савельев**, выступая в Госдуме во вторник.

Он напомнил, что проходит согласование стратегия развития транспорта до 2035 года. "Транспортная отрасль является одной из ключевых стратегических отраслей народного хозяйства РФ, и если та цель, которую мы с вами провозгласили, а именно войти в пятерку крупнейших экономик мира, то без транспортной отрасли это будет сделать проблематично, потому что транспорт и подготовка территорий - это является предтечей всех крупных проектов, в какой бы отрасли мы с вами не находились", - отметил кандидат на пост министра.

Савельев отметил, что большое внимание надо уделять автомобильным дорогам, развитию железнодорожного транспорта, в том числе увеличению пропускной способности БАМа и Транссиба, Северному морскому пути, созданию транспортных логистических узлов, организации интермодальных перевозок, внутренним водным путям и развитию водного транспорта, международным транспортным узлам.

Также он указал на необходимость увеличивать мощность портов, указав, что Россия сейчас во многом уступает китайским портам, обратить внимание на фрахт судов, отметив, что сейчас более половины грузов перевозятся судами под иностранным флагом. "Буквально два слова об авиации", - сказал почти в конце выступления **Савельев**. Он упомянул лоукостер "Победа" (входит в группу "Аэрофлот"), добавив, что его удалось создать именно благодаря принятым депутатами законодательным решениям. По его словам, низкобюджетная компания не получила ни "копейки дотаций" во время пандемии, но с января по август принесла 2,2 миллиарда рублей чистой прибыли, по сентябрь - 1,7 миллиарда рублей. Таких лоукостеров должно быть больше в России, напомнил свою позицию **Савельев**.

Согласно новой процедуре назначения правительства, принятой после поправок в конституцию, Госдума утверждает министров по предложению премьера, за исключением глав силовых ведомств - их назначает президент после консультаций с Совфедом. Кандидатуры вице-премьеров и министров Думе можно будет предложить трижды. Если депутаты трижды их отклонят, то президент назначит их самостоятельно.

ТАСС; ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА; 2020.10.11; АНДРЕЙ БЕЛОУСОВ: ЭТО ДЕСЯТИЛЕТНИЕ ЗАСТАВИТ РОССИЮ И МИР В КОРНЕ ИЗМЕНИТЬ МОДЕЛЬ РАЗВИТИЯ

Наступающее десятилетие станет новой эпохой, которая заставит Россию, как и весь мир, в корне пересмотреть модель социального, экономического и политического развития — в противном случае мировой протекционизм и социальные проблемы будут усиливаться. О том, с какими вызовами столкнется Россия, каких перемен стране не удастся избежать, какие проблемы правительству придется решать в первую очередь, как регионы смогут стать площадками для исполнения прорывных идей и что делать для повышения доверия внутри общества, в интервью ТАСС рассказал первый вице-премьер РФ **Андрей Белоусов** в преддверии форума "Сильные идеи для нового времени".

— Андрей Рэмович, здравствуйте! Мы с вами встречаемся в преддверии форума "Сильные идеи для нового времени". Что означает лично для вас "сильная идея"? Какие идеи вас вдохновляют?

— Давайте начнем с того, что мы [встречаемся] не только в преддверии форума "Сильные идеи", но и в преддверии начала третьего десятилетия, которое у нас начнется 1 января 2021 года. Именно в это время, именно в этот период возникает большой запрос на идеи изменений.

Что такое сильная идея? Сильная идея — это не "умная" идея. Сильная идея — это идея, за которой следует действие. Или идея, которая порождает действие. Как учили нас классики — идея становится материальной силой, когда она овладевает большими массами людей. Поэтому ценность этого форума состоит в том, чтобы провести инвентаризацию этого, тех действий, которые показали свою результативность и доказали свое право на существование в нашем стремительно меняющемся мире, в той обстановке неопределенности, в которой мы все живем. Это очень важно, я считаю, что это основной ресурс нашего будущего и не только нашего. Любая страна, да и весь мир, сейчас нуждаются в подобного рода изменениях. И собственно, форум АСИ (Агентство стратегических инициатив) — это, наверное, первая попытка провести такую инвентаризацию.

Сразу могу сказать, что на первый взгляд эта попытка оказалась удачной, потому что форуму предшествовало проведение большого конкурса, было объявлено о сборе таких идей. Участников оказалось больше 100 тысяч человек. И количество новых идей, которые были заявлены на конкурс по семи номинациям — это социальная сфера, технологии, компетенции, новая экономика, новые идеи для бизнеса, молодежная политика и т.д., — в этих номинациях было заявлено более 15 тысяч новых идей. Это, еще раз хочу сказать, не просто теоретизирование — это то, за чем стоят какие-то практики. И конечно, Агентство стратегических инициатив и конкурсная комиссия оказались в такой сложной ситуации, потому что выбрать из 15 тысяч было очень сложно, но тем не менее это все получилось и на форуме будет презентовано.

— Форум проводится в том числе для формирования сообщества инициативных людей со смелыми идеями. Чем они могут оказаться полезными правительству? Могут ли власти их привлекать, скажем, к достижению национальных целей?

— Я бы даже вопрос поставил наоборот — чем правительство может быть полезно для этого сообщества инициативных людей?

Агентство стратегических инициатив — это одна из немногих организаций в нашей стране, которая работает с сообществами. Она работает не с отдельными проектами, не с отдельными людьми, не с отдельными организациями — она работает и, собственно, для этого была создана — для того, чтобы помогать организовывать большие сообщества, большие группы людей. Это все началось с того, что это селф-мейды — это те люди, которые себя сделали сами в бизнесе, не получили там какие-то богатства в результате приватизации или чего-то еще, а сами создали свое дело с нуля или почти с нуля. Это технологические предприниматели, так называемые стартапы — национальная технологическая инициатива работает с такого рода людьми. И кстати сказать, это сообщество уже более 500 тысяч человек. А там (в рамках инициативы — прим. ТАСС) широкое сообщество — это более 1 млн человек. Это социальные предприниматели, те кто работают в социальной сфере. Это волонтеры. АСИ были первыми, кто всерьез начал заниматься волонтерским движением, это было на одном из наблюдательных советов

АСИ, который проводился в Петрозаводске, и тогда был дан старт такой системной работы с этим сообществом. Целый ряд других сообществ, которые сейчас формируются. И в этом смысле ничего нового нет. Просто эти сообщества призваны к мобилизации, они сегодня дают свои представления о будущем, делятся своим опытом.

Смысл этого форума — попросить людей поделиться своим опытом. АСИ этот опыт должно систематизировать и посмотреть, насколько этот конкретный опыт может быть тиражирован, масштабирован. Это уже задача Агентства стратегических инициатив. Через механизмы лучших практик, через создание соответствующей инфраструктуры, которая будет поддерживать эти инициативы и так далее. Поэтому работа выглядит вот таким вот образом.

Правительство просто не обойдется без этого. Мы все понимаем, что нужны изменения. Собственно правительство Мишустина — это правительство изменений. Поэтому для нас это просто подпитка

— Эти сообщества, о которых вы упомянули, они собираются не только в федеральных центрах, а в основном в регионах?

— В основном.

— А как вы видите взаимодействие федерального центра и регионов при реализации, воплощении в жизнь этих идей?

— Во-первых, сейчас роль регионов, региональных администраций существенно меняется. И в политическом плане, поскольку те поправки в конституцию, которые были недавно приняты, они повышают роль Государственного совета.

Государственный совет — это квинтэссенция такого регионального мнения, региональных позиций. Это по большому счету расширенное правительство. Это совет губернаторов, возглавляемый президентом

Это в политическом плане. А в экономическом плане сейчас формируется целый ряд инициатив, структур, которые нацелены на поддержку регионального развития. В первую очередь это касается развития малого и среднего бизнеса, предпринимательства.

Но есть еще один очень важный аспект — это как раз то, чем занимается Агентство стратегических инициатив, — сейчас разворачивается целый ряд сетей, сетевых структур, которые как раз нацелены на поддержку активностей разных социальных групп и прежде всего молодежных групп. Например, это так называемые "Точки кипения". Это коворкинговые, даже шире, чем коворкинговые, площадки — это такие центры действия. Они сейчас развернуты, если не ошибаюсь, в 29 регионах уже, а начиналось все с Москвы. Есть и другие структуры, которые выполняют разные функции, в том числе в рамках вышеупомянутой Национальной технологической инициативы. Поэтому такая многослойная система взаимодействия социальных групп, администраций в субъектах Российской Федерации и федерального центра — она, собственно, и должна дать эффект.

— Правильно ли я понимаю, что фактически речь идет о создании региональной сети институтов развития?

— Можно это назвать институтами развития, но мне ближе образ, что это институты поддержки активностей. Конечно, речь идет о развитии. Но мы под институтами развития, как правило, понимаем некую структуру, которая занимается финансированием

определенных проектов, для определенных типов проектов. Будь то Внешэкономбанк, Российская венчурная компания, "Сколково", Фонд Бортника и т.д. Это, конечно, другого типа институты, они не менее важны, а может, даже и более важны, чем традиционные институты развития.

Это такие аккумуляторы активностей, аккумуляторы идей, которые проводят хакатоны, проводят разного рода конференции, это центры, где происходит развитие команд. Это центры командообразования

Это все такая большая, интересная работа, которая, с моей точки зрения, недостаточно освещается в СМИ, к сожалению, но те, кто в ней задействованы, о ней знают. Она уже охватывает сотни тысяч людей в нашей стране, и прежде всего молодых.

— А традиционные институты развития в такой ситуации найдут свою нишу? Они нуждаются в трансформации?

— Традиционные институты развития, конечно, нуждаются в трансформации. Эта трансформация сейчас идет. Сейчас готовится достаточно масштабная реформа институтов развития, которая касается и их структуризации, организационных изменений, изменений формата их действий, целевых показателей, мотивации институтов развития и т.д. Но это взаимодополняющая история. В данном случае нет никакой конкуренции, вопрос в том, чтобы их соединить в некую систему, и это вопрос следующего шага.

— Вы уже упомянули, что мы вступаем в новую эпоху — 20-е годы. Третье десятилетие XXI века окажется новой эпохой, когда обществу неизбежно придется менять инструменты, схемы и где-то даже мировоззрение. И сейчас наступает момент, который закладывает вектор для развития на ближайшие 10–20 лет. На какие глобальные вызовы следующего десятилетия нам придется отвечать?

— Это очень большой вопрос и сложный. Здесь ключевой момент — это "мы" и "вступаем".

Вот "мы" — это весь мир. А "вступаем" — это означает, что та экономическая модель, социальная модель, которая сложилась в мире и поддерживала равновесие, она сбивается, что, собственно, сейчас мы и наблюдаем. И вся история с кризисом ковида — она свидетельствует об этом

Но корни, конечно, уходят гораздо глубже.

Если вот такими широкими мазками говорить, то была двубокая система, еще советская система, которая была до конца 1980-х годов, которая более-менее держала мир и были понятны правила. Пусть эти правила были достаточно тяжелыми, шла холодная война, но эти правила были и соблюдались и одной стороной, и другой. Дальше двубокая система распалась и возник вопрос: что на смену?

Была тогда выдвинута концепция однополярного мира, но она не выдерживала никакой критики, поскольку набирали силу и Китай, и Арабский мир, да и Европа так немножко косо смотрела на этот самый однополярный мир и ответила на эту парадигму образованием Евросоюза и введением евро, еврозоны. То есть явным формированием еще одного полюса. И по сути дела, в 1990-е годы и до середины 2000-х годов в мире откристаллизовалась достаточно специфическая модель, которую грубо можно описать так: были США — самый крупный рынок в мире. Они открыли этот рынок в отдельных

секторах, скажем так, для европейцев и для китайцев, в результате получили один из самых высоких уровней потребления, но при этом и стабильный перекоп в платежном балансе. Импорт рос быстрее экспорта американского, а раз импорт растет быстрее, то эту разницу нужно чем-то финансировать. А чем финансировать? Притоком капитала. Откуда берется капитал? А из Китая, в том числе из Китая и частично из Европы. Таким образом возникла такая взаимоподдерживающая модель: если брать ось США — Китай, китайцы работали на американском рынке и финансировали при этом вот эту самую разницу между импортом и экспортом, а американцы имели высокий уровень потребления благодаря такому росту.

Эта система просуществовала примерно до середины первого десятилетия, до 2005–2007 года. Да, и к этой модели пристраивались другие страны, и именно в этот период внешняя торговля стала основным драйвером роста. Мы видели все, и, собственно, создание ВТО, 1993–1994 годы — это как раз реакция на эту ситуацию. Когда всем очевидно, что внешняя торговля является драйвером, — значит, нужны правила, по которым все остальные страны будут участвовать во внешней торговле. Естественно, правила делались в интересах определенных центров силы, это уже другая история, но тем не менее такие правила были сформированы.

Все это хорошо было, но внутри этой модели было заложено несколько противоречий. Во-первых, быстрый рост экономики Китая — он несет в себе стратегическую угрозу, стратегический вызов для США. Экспансия Китая во внешнем мире существует, это реальность. "Один пояс — один путь", идеология Китая — это мирная экспансия, которая по правилам, и здесь никаких нарушений правил нет, но тем не менее американцам не очень нравится смотреть, как Китай быстро набирает силу, вырастая темпами в 6–7% в год, как это было еще до недавнего времени. Кстати сказать, они практически вышли на 5-процентный темп роста за третий квартал после ковида. Последние цифры у них 4,8%, если мне не изменяет память. Китайцам тоже нужны ресурсы для инвестирования в свою страну и в эту экспансию. Поэтому здесь возникал один клубок противоречий.

Другая проблема состоит в том, что достаточно быстрое по историческим меркам формирование Евросоюза — оно тоже несло в себе определенные проблемы для этого центра силы, который сейчас в условиях ковида очень сильно выстрелил, с моей точки зрения. Какие проблемы? Евросоюз объединил в себя очень разные страны с очень разными экономическими потенциалами и разными векторами развития. Можно выделить несколько групп таких стран: скажем, Германия и страны Северной Европы — это страны экспортно ориентированные, страны, которые в первую очередь ориентированы на высокотехнологический экспорт. И не секрет, что Германия сыграла очень большую роль в подъеме экономики Китая. В свое время через технологии, через немецкие компании, которые там работали и так далее. Есть Южная Европа, у которой в значительной мере более слабое экономическое положение. Это касается Италии, Испании и других стран. Есть Франция, которая всегда была альтернативным центром развития Европы, по отношению к Германии. У нее другая специфика, она значительно менее экспортно ориентированная страна, и у нее значительно большие поэтому накопленные проблемы в экономике. И есть малые страны, которые присоединились к Европе и у которых тоже есть свои интересы.

Весь этот конгломерат стран, когда был большой темп роста экономики, — они развивались, и эти проблемы микшировались как-то. Когда темпы просели в середине 2000-х годов, эти все проблемы вылезли на первый план. И что мы сейчас видим? Как реагируют страны на вторую волну ковида? Есть определенная стратегия у Китая, я сейчас не буду говорить про механику, скажу про результат — китайцы вышли сейчас в

третьем квартале практически на 5-процентный рост. Есть определенная стратегия у Соединенных Штатов, которые держат уровень потребления, которые добились впечатляющего снижения безработицы, она у них подскочила и сильно упала. Они бросают в топку деньги. Сейчас очередная инициатива: спорят, куда деть \$2 трлн, у них другая стратегия, которая опирается на то, что доллар — резервная валюта, и они могут позволить себе держать гигантские дефициты бюджета, сейчас называется цифра под 20%, но тем не менее.

А что в Европе? А в Европе — ничего. Мы видим какие-то попытки, и то не до конца завершенные, создать очередной фонд поддержки экономики на 750 млрд евро, если не ошибаюсь, и то его еще должны признать аудиторы, консультанты, международные рейтинговые агентства, и имеем 8% спада. Почему? Потому что они не могут между собой договориться. Когда страны оказываются в кризисе, выясняется, что договориться то очень сложно.

И когда начала распадаться и давать сбой та модель примерно в середине 2000-х годов — все это вылезло, как говорил Карл Маркс, на поверхность явлений во время кризиса 2008–2010 годов — естественно, нужен был ответ. И этот ответ был дан формированием новых моделей, но эти все модели, по сути дела, при всей риторике базируются на протекционизме. Мы видим китайский протекционизм: китайцы не спешат открывать свой рынок, несмотря на всю риторику. В чем причина вспышки этой торговой войны американцев и китайцев? А в том, что американцы говорят: вы откройте свой рынок встречно, как мы вам открывали свой, а китайцы критикуют американцев за долларовую экспансию в том числе. Правы, как говорится, обе стороны здесь, но у каждого своя правда, и эта своя правда вытекает из интересов своих экономик, причем стратегических интересов. Почему я, кстати, думаю, что, независимо от того, кто сейчас победит на выборах в Соединенных Штатах, китайский вопрос останется центральным в политике США, возможно, с теми или иными аспектами.

Протекционизм там, протекционизм здесь, и в Европе мы тоже видим, что начинается волна протекционизма, несмотря на всю риторику и клятву верности открытости экономик, в разных местах там идут закрытия. Кстати сказать, Европа — это единственный крупный ареал, где в таком масштабе сейчас пошли локдауны. Заметьте, что в США локдаунов нет или почти нет, они там локальны, в Китае — тем более, мы тоже пока держимся, а в Европе вовсю полыхает, пачками вводят ограничения.

И в этой связи третье десятилетие — его ключевой вопрос, ключевой выбор, ключевая проблема — это формирование новой модели устойчивости развития мировой экономики, за которым стоит социальный вопрос и политический. С моей точки зрения, это сейчас является самым главным вопросом, самой главной проблемой.

Если эта модель выработана не будет, то мы получим большие проблемы в разнице в темпах экономического роста. Мы получим сохраняющиеся волны, сохраняющееся усиление или высокую силу протекционизма. И за этим мы получим миграционные проблемы, и прежде всего в Европе, и рост социальных проблем, связанный с дифференциацией.

Это главный с точки зрения вопрос третьего десятилетия.

Второй вопрос, безусловно, — это вопрос экологии и вопрос климата. Но опять же здесь нужно иметь в виду, что любая глобальная проблема, требующая решения, получает ответ, как правило, в такой несколько эгоистической упаковке.

Вот то, что сейчас предлагается в качестве ответа на карбоновую проблему в Европе, — это совершенно четкие признаки недобросовестной конкуренции. Мы просто сейчас введем вам углеродный налог таким образом, чтобы наши позиции на мировом рынке улучшить, а вашу — ухудшить, примерно так. Направлено это в первую очередь против Китая, но отчасти и нас затрагивает тоже с нашей структурой экспорта.

Тем не менее эта проблема существует для нас, она особо остро стоит постольку, поскольку она еще накладывается на необходимость решения других экологических проблем, связанных с мусором, с расчисткой, с утилизацией твердых бытовых отходов и так далее и так далее.

И третий вызов, третья глобальная проблема — она связана с адаптацией экономик к новым технологиям. Дело в том, что тоже об этом как-то говорил президент, что распространение новых технологий — оно [идет] практически беспрепятственно. Нет сегодня в мире барьеров, которые могли бы существенно ограничить распространение новых технологий. Сдерживать можно в каких-то направлениях, можно блоки поставить. Но все меняется так быстро. Но зато есть очень большая проблема в экономической адаптации. Ведь для того, чтобы технология стала фактором экономического и социального развития, для этого необходимы несколько условий. Кроме самой технологии нужно еще иметь компетенции, то есть должны быть рабочие, обладающие соответствующими профессиональными [навыками]. А это система образования, которую в один день не создашь. Почему американцы ударили достаточно больно по Китаю, когда начали высылать китайских студентов из Соединенных Штатов? Китайские студенты там что делали — они учились компетенциям в Америке, новым знаниям и навыкам, которые необходимы для адаптации новых технологий.

И третья составляющая — это необходимая инфраструктура поддержки. Это венчурные фонды, фонды прямых инвестиций и так далее и так далее. Это все такая сложная система финансовых институтов, которая берет на себя риски, повышенные риски, связанные с распространением новых технологий. Это тоже в один день не создашь. Это требует больших ресурсов, и это свойство крупнейших стран. И не сами технологии, а их экономические и социальные последствия — они создают очень сильный вызов для дифференциации. И это третий фактор, третий вызов, который в третьем наступающем десятилетии придется решать и другим странам в том числе.

— Перед какими социально-экономическими вызовами в третьем десятилетии столкнется Россия, по вашему мнению, как на них придется отвечать?

— Но это все те же самые вызовы. Но у нас это все осложнено еще нерешенностью целого ряда социальных проблем и проблем экономических. Социальные проблемы — это прежде всего бедность.

Что бы мы там ни говорили, размеры бедности и недостатка социальной мобильности в нашей стране — это ключевая проблема, которую мы должны решить

Просто ключевая, и об этом говорил президент. Для нас это действительно нужно, понятно более-менее, как ее решать на самом деле, и мы постепенно к решению движемся, но движение, конечно, достаточно медленное. Проблема бедности для нас является ключевой проблемой.

Для нас является ключевой проблемой демографическая. Безусловно, это специфика — демографические процессы и тенденции очень инерционные и очень затратные с точки зрения их изменений. И мы тратим огромные ресурсы на то, чтобы эти вопросы решать. Вот я вам могу сказать, что для решения проблемы бедности сейчас мы разрабатываем, мы уже разработали единый план достижения национальных целей, и в рамках этого единого плана сделали расчеты — сколько стоит та или иная цель с точки зрения федерального бюджета. Мы брали только федеральный бюджет, не трогали бюджеты субъектов и внебюджетные средства, потому что просто две другие компоненты трудно посчитать, даже невозможно сейчас посчитать. Федеральный бюджет более-менее можно, потому что он в Думу внесен и там уже второе чтение проходит. Я могу вам сказать, что всего это около 12 с лишним триллионов рублей, из которых около половины — это поддержка экономики в разных сферах. А вторая половина, самая крупная составляющая, — это борьба с бедностью, там больше двух триллионов рублей, и демографический вопрос. Это из социального блока две самые крупные цели.

Безусловно, для нас — это наша специфика — это проблема, связанная с социальной инфраструктурой и прежде всего со здравоохранением. Мы достигли, с моей точки зрения, впечатляющих успехов. Я вам могу тайну открыть. Где-то несколько лет назад, года три назад, наверное, мы предложили президенту включить в послание рост высокотехнологичных операций, рост там где-то составлял примерно 10 раз. Он сказал, что готов это произнести, если вы сможете это реализовать. Почему? Потому что высокотехнологичные операции в большинстве случаев — это когда человек стоит уже перед выбором жизни и смерти, а мы ему не можем помочь.

И мы в такой ситуации находились еще десять лет назад, даже меньше — семь лет назад. Огромная очередь, а просто человек столько ждать не может, если у человека какая-нибудь проблема с сердечно-сосудистой системой, а это главный фактор смертности у нас. Если у нас сложная ситуация с онкологией — значит, мы эти проблемы решить не можем.

Мы даже не могли обеспечить больных онкологией бесплатной химиотерапией тогда еще, понимаете? Это все наследие 90-х годов. И вот эти вопросы мы сейчас решили. Мы сделали реально доступной сейчас высокотехнологичную медицину для людей, прежде всего это касается сердца

Это стало уже не только в московских клиниках, это пошло в областные клиники, в центры — количество операций, количество первичных больных и так далее. Но у нас очень сильно отстало первичное звено.

Да, и второе, где мы решили, — это, конечно, младенческая смертность. Мы вышли [на хорошие показатели] благодаря строительству перинатальных центров. Это тоже была инициатива президента. С очень большими сложностями шла проблема, мы эту проблему закрыли. Но это два таких очевидных достижения в нашей медицине. Но это касается сравнительно небольшого количества людей, понимаете. А подавляющее количество людей, которые ежедневно ходят в поликлиники и в больницы, — они не то что не видят улучшений, они видят даже некоторое ухудшение. И вот сейчас и эту проблему надо решить. Она осознана, выделены деньги, ресурсы, там налажена, слава богу, сейчас подготовка врачей. Потому что проблема кадров в медицине — это ключевая проблема, очень дорогая, кстати, проблема тоже третьего десятилетия и даже не десятилетия, а первой половины этого десятилетия. Вот это основные вещи.

Я бы добавил к этому еще инфраструктурные проблемы. Потому что у нас сейчас явно отставание инфраструктуры, явно отставание железнодорожной инфраструктуры. У нас сейчас просто пробки, и я вынужден в ручном режиме пропихивать уголь, например, на восток, где экспортные рынки для нашего угля пока сохраняются. Но БАМ и Транссиб, пропускная способность БАМа и Транссиба не позволяет провозить те объемы грузов, которые должны двигаться на восток. Сейчас я в ежедневном почти режиме занимаюсь тем, как это все будет расширяться, вместе с Олегом Белозеровым. То же самое, чуть в меньшей степени, — это южное направление.

Мы видим по себе: чтобы доехать до Крыма или до курортов Краснодарского края, нам нужно затратить более 30 часов обычным поездом. Ну это что такое — 30 часов до Крыма ехать? Почему? Потому что не развита система, все забито, и нужно тоже это все расширять

Огромная, очень капиталоемкая история, стоит до 2024 года больше 3 трлн рублей. Вот это тоже проблема, которую нам нужно решать, и нам придется решать ее все десятилетие.

— Проблема квалифицированных кадров — одна из острейших?

— Проблема квалифицированных кадров — одна из острейших, но мы сделали большой прорыв. Почему? Потому что мы развернули движение Worldskills. Это, кстати, одна из заслуг Агентства стратегических инициатив, именно Дмитрия Николаевича Пескова, который эту идею привез в свое время. Никто в нее особо не верил, а сейчас никто не верит в то, что это не могло не получиться. Но была создана целая система, развернута система соревнований. Туда втянулись практически все крупные корпорации и государственные частные корпорации. Началась модернизация системы колледжей под Worldskills. У нас в некоторые колледжи конкурс сейчас выше, чем в престижные институты. И некоторые колледжи так упакованы, что ты ходишь вообще как в XXII веке просто по этому всему. Ну, конечно, там еще очень много есть над чем поработать и с преподавательским составом и так далее. Вот эту тему мы более-менее сейчас закрыли, по крайней мере мы движемся, там движение есть и будет продолжаться. Инженерные вузы — то же самое. Где-то два или три года назад наметился перелом. Они у нас постоянно деградировали, деградировали, деградировали. А сейчас посмотрите, какие конкурсы туда пошли.

У нас нарастают проблемы с общим образованием. Есть очень хорошие примеры и модели общего образования. Но это в основном Москва и отдельные некоторые регионы. А в целом система общего образования сейчас явно отстает от потребностей. И это еще одна из задач и правительства, и сообщества образовательного. Вот это задача, которую нам тоже предстоит решать.

— Одной из магистральных идей на краудплатформе была "зеленая" экономика. Только лишь нефть и газ скоро перестанут покрывать потребность общества в энергии, и нам придется искать новые источники энергии. По вашему мнению, может ли таким источником стать водородное топливо? Видите ли вы будущее у такой энергетики? Может ли водород встать на один уровень с нефтью и газом?

— В перспективе, безусловно, да. Здесь вопрос во времени. Мы видим, что сейчас в мире уже произошли или происходит целый ряд прорывов. Но здесь нужно понимать, что процесс этот крайне неравномерен, и неравномерен еще и потому, что, если для стран, скажем так, первого эшелона это уже во многом вчерашний день — переход на

альтернативные виды энергии, то для стран, скажем, второго эшелона это сегодняшний день. То есть они не могут отказаться, скажем, от автомобилей на бензине или на дизельном топливе и от электрогенерации на угле. А для стран третьего эшелона — об этом, кстати, как-то говорил президент — для них повышение благосостояния граждан связано с электрификацией. В значительной мере электрификация самая дешевая на углеводородах пока остается.

Поэтому, даже если брать, скажем, такие развитые страны, как Германия, страны Евросоюза, где сейчас карбоновый вопрос, вопрос "зеленой" экономики стоит на первом месте, — они как решают [эту проблему]? Они ее решают отказом. Если брать генерацию — это отказ от угля и отказ от атомной энергетики.

От электроэнергии-то они не могут отказаться и заместить генерацию альтернативными источниками, то есть солнечными батареями и ветряками, невозможно, потому что там есть свои проблемы. И в том числе и экологические. И поэтому газ, причем сетевой газ, который сейчас является самым дешевым

И для нас, для "Газпрома", для наших компаний это очень большая ниша. На подходе еще сжиженный газ, у нас тоже реализуется целый ряд проектов, крупнейший проект "Ямал СПГ", "Новатэк", который реализует проект, сейчас уже идет вторая очередь этого проекта крупнейшая. И газификация в том числе и нашей страны, тоже с помощью не только сетевого газа, но и с помощью СПГ. Поэтому вот этот переход на "зеленую" экономику в части газа — это ближайшее будущее. А дальше, следующий шаг — это, безусловно, водород и некоторые другие источники получения энергии, более пока фантастические. Но водородное топливо — это уже такая реальная история и история, с которой мы столкнемся или увидим ее в ближайшие десятилетия.

— Многие идеи форума иллюстрируют запрос общества на повышение доверия между различными его слоями. Соцопросы показывают, что уровень доверия внутри самого общества между государством и бизнесом, бизнесом и гражданами, гражданами и государством очень низок. Как вы считаете, насколько эта проблема сейчас актуальна и нужна ли сейчас инициатива по повышению доверия внутри общества?

— Доверие — это ключевой ресурс и особенно это ключевой ресурс в условиях нынешнего системного кризиса. Потому что я считаю, что кризис в мире приобретает системный характер. Почему? Потому что доверие — это ключевой фактор эффективного государства. Государство не может быть эффективным, и государственные институты, если оно не подпирается доверием со стороны разных социальных групп.

Кстати, кризис доверия — это проблема мировая. То, что сейчас происходит в Соединенных Штатах на наших глазах с выборами, — это самый типичный рафинированный кризис доверия общества, социальных групп к государственным институтам, прежде всего к институту президентства. В Европе мы то же самое наблюдаем в целом ряде случаев

Почему важно в этом контексте доверие? Потому что сейчас роль государства в условиях коронакризиса, как его уже стали называть, и я думаю, этого постковидного мира, роль государства в течение определенного времени будет возрастать, я нимало не сомневаюсь, будет возрастать прежде всего в связи с тем, что обостряются противоречия, а решение этих противоречий может взять на себя только государство в целом ряде вопросов — и в экономике, и в социальной сфере, и так далее. Мы это видим. Но доверие, так же, кстати, как и любовь, — это не только и не столько состояние, сколько действие. Процесс доверия

рождается только как совместные действия. Поэтому доверие появляется тогда, когда государство, общественные структуры, социальные группы, институты гражданского общества действуют в одном направлении, подпирая, дополняя друг друга в рамках определенных правил игры. Это очень важная история, и она сейчас стоит в повестке дня такими крупными буквами.

— Для России следующий год станет годом восстановления. Что это означает в структурном плане?

— К восстановлению нельзя подходить упрощенно по двум причинам. То есть речь идет действительно о восстановлении, но речь не может идти о восстановлении экономики в том виде, как она была в докризисный период, то есть, скажем, в 2019 году. Для нас, если говорить, как раскладывается восстановление, то первое: нам нужно, безусловно, восстановить и развить наиболее пострадавший сектор — сферу малого и среднего предпринимательства, индивидуального малого и среднего. И здесь сейчас предусматривается целый комплекс мероприятий такого опережающего характера развития, которое мы предполагаем реализовать в течение ближайших двух лет. Есть целый план, есть отдельный национальный проект, выделяются достаточно большие и растущие деньги на этот проект, практически с удвоением объема вложений. Это первая составляющая того, что мы говорим о восстановлении.

Второе — это, безусловно, нам нужно удержать, развить и, может быть, переструктурировать транспорт, потому что транспорт, транспортная система — это вторая сфера, это прежде всего пассажирский транспорт, который сейчас пострадал в наибольшей степени. Это касается и авиационного транспорта, это касается и пригородного железнодорожного сообщения, и дальних перевозок, и так далее. Вот мы сейчас как раз закончили рассматривать, анализировать ситуацию, связанную с РЖД, Российскими железными дорогами. Видим проблемы, которые есть, некие способы их решения. Авиационный транспорт — вот сейчас прошла, очень успешно я считаю, допэмиссия акций у "Аэрофлота", они очень хорошо и качественно разместились. Плюс они получили еще государственную поддержку. Другие авиационные компании тоже, аэропорты. Президент, кстати, специально обратил внимание на то, чтобы не только "Аэрофлот" получил эту поддержку, но и другие авиационные компании, чтобы сохранить конкуренцию в этой сфере. Это вторая составляющая.

— Ну то есть банкротств вы не ожидаете? Всплеска банкротств в этой сфере.

— Банкротство у нас — это постоянный процесс, он постоянно шел, идет и так далее, это нормальный процесс обновления.

И тут еще проблема в том, что у нас очень устаревшее законодательство о банкротстве. Оно фактически не менялось с 2000-х годов. И у нас возникли целые такие полукриминальные бизнесы, которые живут за счет вот этих дырок в нашем законодательстве. Сейчас правительство в лице Минэкономразвития, Федеральной налоговой службы, при участии бизнес-структур в том числе, подготовило новый очень крупный закон о банкротстве. Больше 200 страниц на самом деле, очень толстый том, фундаментальный. Опираясь на очень детальный перечень поручений президента, который был дан в конце 2019 года по этому поводу. Но идет с большим трудом. Очень большое сопротивление, мы сразу видим, как появляются из окопов разных не то что недовольные — мы просто целые бизнесы у людей хорошо налаженные рушим. Их не жалко, скажу, мне по крайней мере. Поэтому я надеюсь, что это все мы доведем до конца.

Но тем не менее третий вектор — это, конечно, связано с реализацией. Мы получили определенное продвижение вперед.

Слава богу, мы избавились от некоторого такого детского романтизма, что цифровизация решит все проблемы. Мы видим, что цифровизация не только решает проблемы, но и создает проблемы

Такая палка о двух концах оказалась. Но тем не менее это магистральный путь, и здесь идет очень быстро наработка и компетенций, и технологий. И, слава богу, благодаря команде в правительстве — Дмитрия Николаевича Чернышенко, который этим занимается, и Максута Шадаева, и других коллег удается достаточно быстро двигаться в цифровизации сектора госуслуг и сектора госуправления, а это тянет за собой цифровизацию в других сферах. Сейчас Центральный банк подключился тоже достаточно интенсивно в создании различных платформ, в том числе системы быстрых платежей. Поэтому это тоже очень важный вектор, который мы видим сейчас по восстановлению.

И четвертый вектор — их на самом деле больше, но я самые главные назову — он на самом деле является, наверное, главным вектором, его даже на первое место, может, поставил бы здесь — этот вектор, связанный с инвестициями. Почему? У нас сейчас специфика — это специфика 2021 года на самом деле.

Мы в прошлом году вышли на околопредельные возможности увеличения бюджетного дефицита. Они определяются структурой нашей экономики, мощностью банковского сектора, наличием свободных финансовых ресурсов и так далее. Упрощенные подходы, что мы можем решать наши вопросы за счет эмиссии, они как бы работают, но только в определенных границах

Мы на эти границы уже где-то вышли. Мы вышли на 4,4% бюджетного дефицита. Были определенные дискуссии, как всегда, в правительстве, но было принято решение — наращивать дальше его уже становится опасным, потому что возникает простой эффект — это ведь эмиссия государственных ценных бумаг, гособлигаций, ОФЗ. Эту эмиссию должен кто-то выкупать. Выкупать могут, собственно, четыре основных игрока. Первый игрок — самые крупные банки. Но у них ресурсы ограничены и рост ресурсов ограничен. И если банки будут вкладываться в ОФЗ, то чем больше туда будут вкладываться, тем меньше они смогут кредитовать экономику. Второй — это Центральный банк. Это чистая эмиссия — она мало того, что запрещена законом, но даже если эти ограничения снять, здесь есть инфляционные ограничения, налог и все остальные последствия, которые здесь возникают. Третий игрок — это иностранцы. Для нас это высокорискованная история, потому что все время у нас там наши американские коллеги предупреждали, что мы вот вам сейчас это все зарубим. Правда, не зарубили пока, но мы готовы, и такой разворот тоже не исключается.

— Не исключаете, что могут?

— Конечно, как это исключать, если это прописано в определенных законопроектах, которые лежат в Соединенных Штатах? Потому, включают они этот механизм или нет, я сказать не могу, но мы готовы к такому развороту, и сейчас доля иностранцев на рынке ОФЗ не очень большая и особенно в приростах. По крайней мере, существенно меньше, чем оно было раньше. И правительство, Минфин готовы это все подхватить, если такие санкции будут. Мы знаем, как на это отреагировать, я уверен, что пройдем достаточно безболезненно, если такое решение будет принято.

Четвертый — это население. Но чем больше население вкладывается в ОФЗ, тем меньше оно денег понесет в банки в виде депозитов и тем меньше будет у банков возможности покупать ОФЗ, но это понятно. Так вот это все много раз просчитывалось вместе с Центральным банком, расчеты делались. Все говорят: тут есть люфты, дебаты велись, но пришли к выводу, что нам нужно до 2022 года возвращаться к бюджетному правилу. Это важная история с ограничением соответствующего бюджетного дефицита. Он где-то стабилизируется на уровне одного процента дефицита, примерно 4,4% в этом году и на следующий переходный год и так далее. Но это решение означает, что мы, выходя из программ поддержки экономики, которые действовали в 2020 году, и сокращая бюджетный дефицит, мы должны будем сократить расходы в реальном выражении. Они сокращаются достаточно сильно — примерно на 9–10%, если брать без учета обслуживания долга, то примерно на 10%. Это очень большая величина, и для того, чтобы выйти на положительные темпы роста и сохранить эту траекторию роста подъема, для этого нужно нам иметь опережающий рост инвестиций. И это вполне возможно, потому что ресурсы инвестиционные есть и прежде всего у частного бизнеса. Они существуют, мы видим сейчас инвестиционные программы госкорпораций.

То, что такие ресурсы есть и в банковском секторе, есть возможность поддержки инвестиций и у корпораций, мы видим сейчас по результатам тех эмиссий корпоративных облигаций, которые сейчас прошли, в том числе эмиссии облигаций РЖД. Именно для того, чтобы стимулировать инвестиции, сейчас предпринят ряд действий, в достаточно ускоренном режиме мы работали. Это механизм соглашения о защите поддержки капиталовложений и СПИК 2:0, сейчас идут переговоры с РСПП о создании частно-государственного фонда фондов. Я надеюсь, что мы переговоры успешно завершим. В этом году все это запустим, [предпримем] целый ряд других шагов, которые позволят нам решить эту тему. Еще раз говорю: для нас очень важно, чтобы темпы роста инвестиций в следующем году составили где-то порядка 4–5%, не ниже. Это ключевой момент и ключевая составляющая нашего движения. КРП для нас очень простой: успешность выражается не столько в темпах и не только в темпах роста ВВП в восстановлении, сколько в том, что есть два параметра, которые являются существенными. Это рост реальной заработной платы и реальных доходов населения, где-то на уровне 2–3%.

И нам нужно нормализовать ситуацию с безработицей, это вторая тема. То есть у нас сейчас количество безработных увеличилось более чем на миллион человек, где-то миллион триста — сейчас вышли на плато, потихонечку начало уменьшаться, очень незначительно пока, но этот миллион — нужно чтобы он обратно вернулся в экономику

— Ресурсы крупного бизнеса в качестве инвестиций вы считаете правильным привлекать только на кризисный период?

— Нам нужны механизмы, эта история в любом случае долгоиграющая, долговременная.

— Тревожит ли вас текущее ослабление рубля?

— В нынешнем диапазоне нет.

— Форум "Сильные идеи для нового времени" — это скорее финал большой работы или ее начало?

— Конечно, начало, это даже никакой не финал. Постольку поскольку только состоялся запуск нового такого большого процесса. Сейчас форум — это знакомство людей друг с другом, нужно познакомиться с людьми, они должны познакомиться с друг другом,

командами, посмотреть на эти идеи и на победителей, на другие идеи, которые, может быть, не вошли в число победителей, но тем не менее представляют свой интерес и так далее. Эти идеи должны войти в проработку прежде всего АСИ, структурами Национальной технологической инициативы и некоторыми другими структурами для того, чтобы понять, как их масштабировать. Потому что я еще раз хочу напомнить: за каждой идеей уже стоит действие, и действия пока, как правило, локальны. Нам нужно его превратить в глобальное, масштабировать. Механизмы такие в АСИ отработаны, они существуют, и с помощью этих механизмов, собственно, мы запустим. Это работа долгоиграющая, и я думаю, что это не последний форум такого рода. Но форум — это только вершина айсберга, основная часть массы всей работы — она скрыта, но она более важная.

— Спасибо за интересный разговор.

— Спасибо.

Беседовала Елена Кудрявцева

<https://tass.ru/interviews/9951349>

РБК; ТАЛАВРИНОВ МАКСИМ; 2020.10.11; МИНТРАНС УЛУЧШИЛ ПРОГНОЗ ПО АВИАПЕРЕВОЗКАМ В 2020 ГОДУ

Минтранс прогнозирует, что по итогам 2020 года российские авиакомпании перевезут 70 млн человек, а не 60 млн, как ожидалось ранее. Это на 45% меньше показателей 2019 года, когда был достигнут рекорд в 128,1 млн человек

Российские авиакомпании в 2020 году перевезут около 70 млн пассажиров. Об этом заявил **заместитель директора департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса Илья Белавинцев**, выступая на круглом столе в Совете Федерации во вторник, 10 ноября. Это на 45% меньше 2019 года, когда был достигнут рекорд в российской авиаотрасли - 128,1 млн человек.

Однако экс-глава **Минтранса** Евгений Дитрих, который накануне ушел в отставку, еще в октябре давал более пессимистичный прогноз по падению пассажиропотока в 2020 году - до 60 млн человек. Гендиректор крупнейшей российской **авиакомпания "Аэрофлот" Виталий Савельев**, которого премьер Михаил Мишустин выдвинул на пост главы **Минтранса**, в августе в интервью телеканалу "Россия 24" также говорил, что ожидает 60 млн авиапассажиров по итогам года.

"Пересмотр **Минтрансом** прогноза объема перевозок пассажиров российских авиакомпаний учитывает высокие темпы восстановления рынка на фоне беспрецедентно низких тарифов", - отмечает исполнительный директор агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев. В случае если российские власти воздержатся от повторного локдауна, появится вероятность не только достижения показателя в 70 млн пассажиров по итогам 2020 года, но и некоторого превышения этого уровня, считает он.

За январь - сентябрь российские авиакомпании уже перевезли 52,3 млн пассажиров, следует из данных **Росавиации**. Данные за октябрь пока не публиковались. РБК направил запросы в пресс-службы **"Аэрофлота"**, **"Победы"**, **S7**, **"Уральских авиалиний"** и **Utair**.

По оценке Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), по итогам первого полугодия 2020 года 35 крупнейших российских пассажирских авиакомпаний, на которые приходится более 99% перелетов, получили убыток от продаж (операционный убыток) в 121 млрд руб. Основные причины убытков - снижение объема перевозок на фоне пандемии коронавируса и рост курса валют, к которым привязан лизинг самолетов, а также увеличение цен на керосин, отмечала АЭВТ.

Сейчас ключевая проблема руководства **Минтранса** - ситуация в пассажирских перевозках, особенно в авиации, говорил в начале ноября РБК гендиректор "INFOLine-

Аналитики" Михаил Бурмистров. Авиакомпании как минимум до середины 2021 года продолжат нести убытки из-за снижения пассажиропотока, а это значит, что они не смогут финансировать лизинговые платежи и им потребуются новые субсидии из бюджета, указывал он.

Савельев отмечал в интервью "России 24", что рынок просядет на один-два года, но в 2022-2023 годах восстановится. "Сейчас российская авиация растет темпом 9-10% [в год], но это все равно в два раза больше, чем мировой [темп]", - добавлял он.

<https://www.rbc.ru/business/10/11/2020/5faa73fb9a7947627d65a97a>

<https://rg.ru/2020/11/10/aviatory-poprosili-ne-urezat-subsidirovanie-regionalnyh-perevozok.html>

ТАСС; 2020.10.11; В МИНТРАНСЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО АВИАКОМПАНИИ РФ В 2020 ГОДУ ПЕРЕВЕЗУТ ОКОЛО 70 МЛН ПАССАЖИРОВ

Российские авиакомпании сократят перевозки на 45%, до 70 млн пассажиров в 2020 году. Такой прогноз озвучил заместитель директора департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса РФ **Илья Белавинцев** в рамках круглого стола в Совете Федерации.

"Ожидаем, что по итогам года общий показатель по перевозкам будет составлять порядка 70 млн, в целом это падение <...> прогнозируем порядка 45% (от уровня прошлого года - прим. ТАСС)", - сказал он.

Белавинцев добавил, что совокупный убыток авиакомпаний по итогам первого полугодия 2020 года составил 94 млрд руб.

В октябре бывший министр транспорта РФ Евгений Дитрих сообщал, что по итогам 2020 года ожидается, что авиакомпании перевезут 60 млн пассажиров, что более чем в два раза меньше рекордных 128,1 млн, перевезенных в 2019 году.

Субсидирование авиарейсов

Программы субсидирования авиарейсов могут быть дополнительно профинансированы в этом году на 3,3 млрд рублей, сообщил **Белавинцев**.

Он уточнил, что дофинансированы будут обе программы субсидирования: региональная (регулируется постановлением правительства РФ № 1242) на 2 млрд рублей и программа субсидирования полетов на Дальний Восток, в Симферополь, Калининград (регулируется постановлением № 215) на 1,3 млрд рублей.

"**Минтрансом РФ** запрошены дополнительные средства на 2020 год. Причем не только на 1242, но и на 215 постановление. Если говорить о конкретных цифрах, то на 1242 запрошена недостающая сумма в размере 2 млрд рублей на 2020 год, в отношении 215 постановления - в размере 1,3 млрд рублей. Данные средства позволят выполнить все обязательства перед авиакомпаниями, которые в настоящее время имеются: за выполненные полеты и за выполняемые в настоящее время", - сказал он.

Объем субсидирования воздушных перевозок на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь на 2020 год составляет 5,8 млрд руб., на региональные рейсы - 8,3 млрд рублей.

Ответственность авиакомпаний за ваучеры

Министерство транспорта РФ

Минтранс проработает вопрос об ответственности авиакомпаний за нарушение правил выдачи ваучеров на авиабилеты, сообщил **Белавинцев**.

"Недопустимы нарушения этих прав (пассажиры - прим. ТАСС), будем принимать все усилия, в том числе и прорабатывать вопрос об ответственности авиакомпаний", - сказал он.

Российские авиакомпании с апреля начали опционально предлагать пассажирам оформить ваучеры вместо возврата средств за неиспользованные билеты в связи с массовыми отменами рейсов из-за распространения коронавируса. В июле правительство РФ утвердило постановление, согласно которому российские авиакомпании в случае чрезвычайной ситуации получают право изменить условия договора авиаперевозки. Постановление распространяется только на авиабилеты, отмененные в связи с распространением коронавируса. Под действие документа попадают авиабилеты с датой вылета с 1 февраля 2020 года из Китая и в Китай, с 18 марта - по всем остальным международным маршрутам и внутренним направлениям.

Керосиновые субсидии

Минтранс внес в правительство проект постановления о предоставлении авиакомпаниям компенсации в 22,4 млрд рублей керосиновых субсидий за высокую стоимость авиатоплива в 2018 году, сообщил **Белавинцев**.

"Что касается авиатоплива <.....> В рамках поручения президента РФ **Минтрансом** разработан ряд нормативных актов, в том числе и правила распределения субсидий по средствам резервного фонда за компенсацию авиакомпаниям роста стоимости топлива в 2018 году. Мы надеемся, что решения будут приняты в ближайшее время. Это объем поддержки в размере 22,4 млрд рублей, соответствующий проект мы внесли в правительство", - отметил он.

В 2018 году авиакомпании заявили о резком росте стоимости авиакеросина, в связи с чем **Минтранс** предложил компенсировать им часть убытков. Так, в 2018 году возросшие затраты авиаперевозчиков предлагалось возместить через единоразовую компенсацию в 22,5 млрд рублей, а с 2019 года - через увеличение объема возмещения по акцизам.

<https://tass.ru/ekonomika/9958789>

На ту же тему:

<http://council.gov.ru/events/news/121310/>

<https://vmeste-rf.tv/news/rossiyskie-aviakompanii-s-nachala-goda-ponesli-ubytkov-na-94-mlrd-rub-iz-za-pandemii-covid-19/>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/programmy-subsidirovania-aviarejsov-mogut-byt-dofinansirovany-na-33-mlrd-rublej-v-2020-godu>

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/74698>

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/74701>

<https://www.interfax.ru/russia/736440>

<https://www.interfax.ru/russia/736391>

<https://www.bfm.ru/news/457816>

<https://iz.ru/1085143/2020-11-10/mintrans-prorabotaet-vopros-otvetstvennosti-aviakompanii-za-vydachu-vaucherov>

<https://www.rbc.ru/business/10/11/2020/5faa7b8e9a7947671d42d722>

<https://www.rbc.ru/business/10/11/2020/5faa8d5d9a79477177746e76>

<https://www.rbc.ru/business/10/11/2020/5faa73fb9a7947627d65a97a>

<https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/10/11/2020/5faadb79a79478010ea8f70>

<https://www.pnp.ru/economics/mintrans-padenie-aviaperevozok-v-2020-godu-sostavit-45.html>
https://www.gazeta.ru/business/news/2020/11/11/n_15212101.shtml?updated
<https://www.mskagency.ru/materials/3059051>
<https://www.mskagency.ru/materials/3059031>
<http://www.finmarket.ru/news/5350800>
<https://www.finam.ru/analysis/newsitem/po-itogam-2020-goda-aviaperevozki-v-rf-upadut-na-45-20201110-114248/>
<https://rustur.ru/mintrans-predpolagaet-cto-aviapotok-upadet-do-55>
<https://rossaprimavera.ru/news/2890c950>
<https://nation-news.ru/571684-mintrans-obyavil-o-sokrashchenii-pereletov-po-rossii>
<https://www.rosbalt.ru/business/2020/11/10/1872308.html>
<https://rueconomics.ru/477392-mintrans-ozvuchil-novyj-prognoz-itogov-goda-dlya-aviakompanij>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2020.11.11; ВСЕ ИДЕТ ПО ПЛАНУ; ОПРЕДЕЛЕНЫ ПРИОРИТЕТЫ НАЦИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ НА БЛИЖАЙШИЕ ДЕСЯТЬ ЛЕТ

Президенту Владимиру Путину представлен единый план достижения национальных целей до 2030 года. В нем подробно прописаны действия правительства на ближайшие десять лет, направленные на выполнение июльского указа президента. В плане есть новые направления работы, которыми правительство ранее или вовсе не занималось, или не уделяло им достаточного внимания.

"Он определяет наши стратегические приоритеты на ближайшие десять лет, содержит конкретные показатели, на которые мы должны выйти в течение этого периода. Его главная цель - дальнейшее улучшение жизни наших граждан, чтобы позитивные изменения почувствовал каждый житель страны, - уверен глава правительства Михаил Мишустин. - Президент отметил, что это важная веха в нашей общей работе, и теперь нужно приложить максимальные усилия для достойной реализации плана". На горизонте ближайшего десятилетия стране придется столкнуться с рядом вызовов, которые как ограничат ее развитие, так и дадут новые возможности. Национальные цели развития отвечают на эти вызовы, а единый план определяет конкретные действия.

Важнейшим фактором станут демографические вызовы. "Продолжительность жизни - один из главных индикаторов качества жизни людей. В России продолжит расти доля населения старших возрастов, в том числе за счет увеличения продолжительности жизни. Соответственно, расширится потребность в инфраструктуре, заточенной под потребности населения старших возрастов", - говорится в плане.

Некоторые меры уже запущены в 2020 году, часть заработает в полную силу в 2021-м. В частности, в сфере здравоохранения будет и дальше развиваться отраслевая система оплаты труда, создается единый реестр граждан, имеющих право на льготные лекарства, внедряется система маркировки лекарств и медизделий и их мониторинг. Но проблема не решается только лечением - необходимо продвижение здорового образа жизни, в том числе создание условий и стимулов для занятия спортом людей всех возрастов, полагают в правительстве. В частности, механизма налогового стимулирования занятия спортом.

С учетом общемирового тренда на снижение рождаемости с ростом благосостояния требуется улучшение инфраструктуры для семей с детьми. Помимо традиционной - детсады, школы, медицина - возрастет спрос на дополнительное образование, поиск и развитие талантов, качественную досуговую и туристическую инфраструктуру. В плане предусмотрены строительство и реконструкция "туристических магнитов"

(привлекательных центров городов, пляжей и др.), а также создание национальных маршрутов.

Серьезный вызов дальнейшего развития - технологический. Переход предприятий и организаций на удаленную работу, требования по самоизоляции в 2020 году привели к ускоренной цифровизации как в государственном, так и в частном секторе. Планируется создание и развитие межведомственных цифровых платформ и информационных систем обеспечения деятельности органов власти, в том числе функционирующих на базе единых облачных решений и инфраструктуры, в целях предоставления государственных и муниципальных услуг и осуществления функций ("ГосТех"). Проекты по цифровой трансформации, реализуемые преимущественно на основе отечественных решений в сфере информационных технологий, получают льготное кредитование. На северных территориях и на Дальнем Востоке будут проложены линии волоконно-оптической связи. "Цифровизация должна стать драйвером улучшения качества жизни каждого человека, технологического прорыва, роста производительности труда в экономике, повышения эффективности государственного сектора, обеспечения сервисного характера государства", - уточняют в пресс-службе правительства. Важным вызовом является повышение требований к комфорту и безопасности среды для жизни. Технологическое развитие, создающее возможности для гибкой и удаленной занятости, общий рост благосостояния формируют новые требования к качеству и комфортности жилья, городской среде, экологии, культурной среде. В рамках развития комфортной и безопасной среды для жизни планируется внедрить единые стандарты оплаты проезда и применения "единого билета" на всех видах городского пассажирского транспорта. Цифровизация ждет также сферы дорожного и жилищного строительства.

Еще один вызов - запрос на социальную справедливость, снижение уровня бедности. Экономический рост должен привести к росту доходов и повышению качества жизни для всех групп населения. Ответом на него станет повышение адресности социальной помощи, в том числе за счет цифровизации. Создается единая цифровая платформа для оказания мер социальной поддержки - "Социальное казначейство".

Единый план является основным ориентиром, "дорожной картой" достижения национальных целей развития, ранее отмечал министр экономического развития Максим Решетников. "Он определит приоритеты и механизмы правительства по их достижению. Среди механизмов - нацпроекты с входящими в них федеральными проектами, основные мероприятия госпрограмм, направленные на научно-технологическое и социально-экономическое развитие страны. Ключевые предложения в план от экспертов направлены на достижение национальных целей, рост экономики, обеспечение перезапуска инвестиционного цикла в стране", - подчеркивал министр.

Для контроля за реализацией плана разработана система четких итоговых показателей. Это конкретные объекты инфраструктуры: построенные больницы, школы, отремонтированные дороги, новые дома и производства. В социальной сфере - это качество образования, здравоохранения, экологии и городского благоустройства.

Для нацпроектов установлен особый режим управления и контроля. Создается единая межведомственная информационная аналитическая система мониторинга реализации нацпроектов на всех уровнях власти. "Эта цифровая (SMART) метрика позволит эффективно оценивать результат работы по реализации нацпроектов. Процесс мониторинга как на федеральном, так и на региональном уровнях будет автоматизирован. Это позволит видеть и общий процесс, и ситуацию в каждом конкретном субъекте РФ. Данные будут достоверны и прозрачны", - рассказали "РГ" в пресс-службе правительства.

"Сейчас идет настройка обратной связи с людьми. Чтобы в режиме, близком к реальному времени, корректировать мероприятия и контролировать достижение целевых показателей нацпроектов в каждом регионе", - сообщили в кабмине.

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА; 2020.11.11; ТРЕТИЙ НЕ ЛИШНИЙ: НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД-3 ПОТРАЧЕНО 100,8 МЛРД РУБЛЕЙ; 11 НОЯБРЯ ЗАПУСТЯТ САМЫЙ ПРОТЯЖЕННЫЙ УЧАСТОК ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ

Строительство третьего, самого протяженного участка Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД-3) стоило 100,8 млрд рублей, рассказали «Известиям» в «Автодоре». Более половины суммы — 59 млрд рублей — выделили частные инвесторы и банки, остальное составили бюджетные средства. ЦКАД-3 длиной в 105,87 км запустят в эксплуатацию 11 ноября. Дорога соединит трассы М11 «Нева» и М7 «Волга» и станет центральным участком международной магистрали Европа – Западный Китай. До конца года «Автодор» введет в эксплуатацию также ЦКАД-4, рассказали «Известиям» в госкомпании. А полностью трасса будет сдана в 2021 году, отметили в аппарате вице-преьера Марата Хуснуллина. Магистраль разгрузит существующую дорожную сеть от транзитного трафика, но строительство может окупиться через 20–25 лет, говорят эксперты.

Новый путь

Движение по третьему участку ЦКАД-3 запустят в Подмосковье 11 ноября. Этот отрезок протяженностью 105,87 км станет самым длинным. Он проходит по территории севера и северо-востока Московской области (Солнечногорский, Дмитровский, Пушкинский, Щелковский, Ногинский районы и городской округ Черноголовка), соединяет автодороги М11«Нева» и М7 «Волга» и является центральным участком международной транспортной магистрали Европа – Западный Китай.

Концессионное соглашение на строительство ЦКАД в 2016 году подписали ГК «Автодор» (оператор платных дорог) и «Автодорожная строительная корпорация». Генподрядчиком строительства выступило АО «ДСК «Автобан»».

Стоимость ЦКАД-3 составила 100,8 млрд рублей, рассказали «Известиям» в «Автодоре». 59 млрд рублей вложили частные инвесторы и банки, остальное — бюджетные средства.

На новом участке четыре полосы, расчетная скорость движения — 140 км/ч. Правда, сразу после запуска дороги ездить можно будет со скоростью до 110 км/ч.

В составе объекта — четыре транспортные развязки, 68 искусственных сооружений (в том числе пять экодуктов), 47 путепроводов, 17 мостов, среди которых уникальное сооружение — мостовой переход через канал имени Москвы. Строительство ЦКАД-3 продолжалось 46 месяцев, сообщили в «Автодоре».

Для легковых автомобилей без транспондеров проезд по третьему участку дороги обойдется в 510 рублей, для грузовых — в 1660 рублей. С транспондером для легковушек сумма снизится до 255 рублей, для грузовиков — до 840 рублей.

Долгой дорогой

История строительства ЦКАД достаточно долгая. Как писали «Известия», в проект планировалось вложить 300 млрд рублей, а сдать дорогу в 2018 году. Однако сроки несколько раз переносились. За несколько лет проект подорожал почти на 20 млрд рублей.

В 2017 году стало известно, что к работе «Автодора» есть много вопросов. С критикой срывов сроков на госкомпанию неоднократно обрушивалась Счетная палата.

Осенью 2018 года на проблему обратил внимание президент **Владимир Путин**. Глава государства поручил Генпрокуратуре, СК и СП проверить соблюдение «интересов РФ при заключении и выполнении госконтрактов и обоснованности увеличения стоимости строительства».

Бывшему руководителю «Автодора» Сергею Кельбаху сроки срыва одной из основных строек стоили должности, обвинений в злоупотреблении должностными полномочиями и нанесении ущерба в 2 млрд рублей. Следственный комитет в июле 2019-го возбудил уголовное дело в отношении бывшего менеджера. По данным источников «Известий», следствие до сих пор не завершено.

В феврале 2020-го вице-премьер Марат Хуснуллин выразил недовольство сроками строительства ЦКАД. Как сообщил «Известиям» его представитель, сегодня темпы ускорились.

— Это уже второй участок ЦКАД, который открывается в этом году. Мы еженедельно проводим совещания по решению проблем, возникающих при строительстве. В следующем году запустим движение по ЦКАД в целом, — отметил он.

В «Автодоре» подтвердили «Известиям», что готовы завершить строительство в 2021-м. Сегодня уже построено два участка ЦКАД-5, запускается третий, до конца года будет введен четвертый пусковой комплекс, сказал представитель госкомпании.

В середине июня 2020 года Счетная палата оценила строительство ЦКАД в 315,9 млрд рублей. Также аудиторы пришли к выводу, что на дополнительные работы, включая перенос коммуникаций, понадобится еще примерно 15 млрд рублей. В сентябре правительство утвердило увеличение бюджета ЦКАД более чем на 20 млрд рублей. В результате общая стоимость строительства трассы выросла с 320,6 млрд до 341,2 млрд рублей.

Перенос сроков сдачи ЦКАД был вполне ожидаем и связан с массой факторов, полагает **главный аналитик ГК «Алор» Алексей Антонов**. Перенос коммуникаций потребовал больше времени на урегулирование правовых и инженерных вопросов, мешало и законодательство, над чем власти активно работали и, как результат, 30% регламентирующих норм, влияющих на строительство, переквалифицировались в рекомендации. Были и трудности с экологами, для чего были сделаны определенные послабления, отметил он.

Сложности проектирования, экономические проблемы и необходимость привлечения частных средств также влияли на реализацию проекта, добавил эксперт. Учитывая все эти вопросы, закончить строительство раньше было бы практически невозможно, заключил Алексей Антонов.

Разгрузят потоки

Задача ЦКАД — разгрузить Москву от потока транзитных грузовых автомобилей, которые планируется перенаправлять по новой трассе, сказал «Известиям» гендиректор ПАО «ГИТ» Сергей Минко. Задержки строительства (как и рост стоимости дороги) связаны с тем, что в проекте не были учтены многие инженерные коммуникации, а также расположение магистральных газопроводов и нефтепроводов, добавил он. Потребовалось предусмотреть либо обход этих коммуникаций, либо возможности безопасного пересечения, что повлияло на стоимость и сроки сдачи ЦКАД. Загруженность Москвы и области разными сетями уже не впервые приводит к затруднениям при строительстве новых объектов, отметил эксперт.

Испытания одного из мостов в составе ЦКАД-3 на прочность.

Запуск дороги позволит водителям существенно экономить время, отметил в свою очередь **руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов», координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов**. Например, поездка от Ногинска до Солнечногорска сейчас составляет около трех часов, а ЦКАД-3 сократит ее до одного часа (в том числе за счет того, что путь будет короче на 30 км).

Важная функция ЦКАД — в том, что трасса должна стать центром автомобильного каркаса, который соединит Европу с Китаем, Балтику с Черным морем, отметил **Петр Шкуматов**. Все эти автотрассы при сегодняшних темпах строительства могут быть достроены к 2030 году, спрогнозировал он.

— Ежегодные доходы от международного транзита грузов по каркасу через Россию могут быть сопоставимы с экспортом всей отечественной нефти в год, то есть \$100 млрд, — заключил эксперт.

Правда, инвестиции в строительство всего ЦКАД, если не будет достроен каркас, будут окупаться 20–25 лет, считает он.

Пока сложно спрогнозировать, будет ли загружена новая трасса, сказал Алексей Антонов. Очевидно, водителей плата за проезд по ЦКАД будет не очень устраивать. Но если путь будет занимать существенно меньше времени, автомобилисты будут пользоваться такой возможностью, добавил он.

<https://iz.ru/1085323/irina-teyruleva-mariia-perevoshchikova/tretii-ne-lishnii-na-stroitelstvo-tckad-3-potracheno-1008-mlrd-rublei>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.11.11; ЛАВНА ОСТАЛАСЬ БЕЗ ДОРОГИ; КОНТРАКТ НА СОЗДАНИЕ ВЕТКИ К ПОРТУ РАЗОРВАН

Проект крупного порта Лавна на берегу Кольского залива столкнулся с новыми сложностями. **Минтранс** и «Стройгазконсалтинг» по соглашению сторон решили разорвать контракт на 45 млрд руб. на строительство железнодорожной ветки к порту. Подрядчик уже выполнил работы на 26 млрд руб., но теперь придется проводить новый конкурс, что, по мнению собеседников «Ъ», может затянуть сроки реализации проекта, уже неоднократно сдвигавшиеся. При этом грузовая база порта после отказа угольщиков участвовать в нем тоже неясна.

Минтранс и «Стройгазконсалтинг», строящий федеральную железнодорожную инфраструктуру в рамках проекта комплексного развития Мурманского транспортного узла (МТУ), расторгают контракт стоимостью 44,7 млрд руб. Как следует из информации, опубликованной на сайте госзакупок, процесс инициирован 29 сентября. В соглашении сторон указано, что стороны претензий друг к другу не имеют.

Контракт на разработку рабочей документации и строительство железной дороги (46 км) Выходной—мост через Тулому—Лавна заключен в марте 2014 года. Стоимость выполненных подрядчиком работ — 25,8 млрд руб. К концу октября он должен был вернуть неотработанный аванс — 7,3 млрд руб. Также за 90 дней компания должна была освободить стройплощадку. Сроки исполнения контракта сдвигались — по последним изменениям, он должен был быть исполнен в конце 2021 года. **В Минтрансе “Ъ” пояснили, что в настоящее время ведется подготовка конкурсных процедур, направленных на дальнейшую реализацию инвестиционного проекта.**

Железная дорога необходима для обеспечения транспортной доступности порта Лавна на западном берегу Кольского залива.

Исходно пропускная способность путей должна была составить 28 млн тонн в год, но в мае губернатор региона Андрей Чибис обратился в правительство с предложением увеличить ее до 44 млн тонн, а в перспективе и до 100 млн тонн.

Предполагалось, что основой грузопотока станет уголь (18 млн тонн в год). В ноябре 2018 года было подписано концессионное соглашение. Концессионером выступала структура Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), доли в которой затем должны были получить инвесторы терминала — прежде всего угольные компании. Однако в 2020 году ухудшилась конъюнктура рынка угля, и компании отказались от проекта (см. “Ъ” от 21 октября). По данным “Ъ”, в августе министр транспорта Евгений Дитрих (покинул пост 9 ноября) отмечал, что государство уже вложило в проект 32 млрд руб., а ГТЛК — 15 млрд руб.

Гендиректор морского торгового порта Лавна (оператор проекта) Игорь Фрейдин говорил “Ъ”, что идет корректировка финансовой модели, бизнес-плана проекта и сроков реализации концессии. 10 ноября **замглавы Минтранса Юрий Цветков** сообщил, что инвесторы рассматривают возможность диверсификации грузовой базы Лавны.

Дополнительным грузом могут стать минеральные удобрения. О необходимости своевременного завершения строительства железной дороги заявлял один из бенефициаров проекта порта Тулома (также планирует использовать эту железнодорожную ветку) Виктор Олерский на заседании правительственной госкомиссии по Арктике 15 октября. Бизнесмен отмечал, что в 2023 году на терминале планируется переваливать до 6 млн тонн удобрений, и если к этому времени железная дорога не будет построена, то пострадает и он. Также, по словам собеседников “Ъ”, рассматривалась возможность перевалки железорудного концентрата.

Источники “Ъ” отмечают, что по условиям концессии государство должно построить дорогу, а инвесторы — терминал. Теперь обе составляющие откладываются.

При этом премьер Михаил Мишустин поручал **Минтрансу**, ОАО РЖД и ГТЛК к 10 декабря представить предложения по строительству терминала Лавны и железнодорожной ветки к нему. Собеседники “Ъ” полагают, что, скорее всего, к этому сроку будет подготовлено лишь некое «промежуточное решение».

Надежда Малышева из «Портньюс» считает, что с учетом того, что с объявления конкурса на железнодорожную ветку прошло шесть лет и за это время изменились цены на материалы, быстро провести повторный конкурс на строительство будет не так просто.

Эксперт не исключает, что пересмотр документации и выбор нового подрядчика могут вновь отодвинуть вправо срок реализации проекта.

<https://www.kommersant.ru/doc/4566183>

ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2020.11.11; ДАННЫЕ О МАРШРУТАХ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА СТАНУТ ОБЩЕДОСТУПНЫМИ; ЭТО ПОМОЖЕТ РАЗРАБОТЧИКАМ НАВИГАЦИОННЫХ ПРИЛОЖЕНИЙ И СТАРТАПАМ, СЧИТАЮТ АВТОРЫ ПРОЕКТА

Изменения будут зафиксированы в тексте закона «О навигационной деятельности». Это следует из плана мероприятий реализации механизма управления системными изменениями нормативно-правового регулирования предпринимательской деятельности, утвержденного распоряжением правительства РФ 5 ноября.

Сегодня данные о движении транспорта разработчики приложений (например, «Яндекс.Карты») получают напрямую от перевозчика.

На данный момент каждый маршрутный автобус оснащен оборудованием, позволяющим отслеживать его перемещение на дорогах, рассказал «Ведомостям» **Ярослав Федосеев, представитель рабочей группы «Автонет» «Национальной технологической инициативы**», ответственной за реализацию проекта.

В настоящий момент в законе «О навигационной деятельности» не установлен порядок предоставления данных о движении транспорта и перевозчик сам решает, открывать к ним доступ разработчикам или нет, говорит Федосеев. По факту это приводит к тому, что данные предоставляются крупным компаниям, хотя в России есть и другие разработчики, готовые создавать конкурентоспособные приложения для навигации.

Законодательные изменения сделают данные перевозчиков открытыми. Они будут предоставляться по запросу всем, кто будет в них заинтересован, отмечает Федосеев.

В числе ответственных за исполнение данного пункта плана мероприятий помимо «Автонета» указаны также **Минтранс**, Минпромторг, Минцифры и Минэкономразвития.

Представители Минцифры пояснили «Ведомостям», что участвуют в данном проекте в первую очередь как консультанты: в полномочия министерства войдет оценка открытых данных по утвержденным государственным стандартам.

В Минэкономразвития заявили, что при поступлении к ним проекта поправок в закон оценят и согласуют их в установленном порядке.

Участники рынка отмечают, что предоставить доступ к телематическим данным нужно было давно, потому что нормативы, обязывающие использовать навигационное оборудование на общественном транспорте, действуют уже с начала 2010-х гг.

При этом используют эти данные только подразделения **Минтранса** или контролируемые им организации, которые получают информацию от перевозчиков и могут оценивать их работу и загрузку, рассказывает директор по развитию компании «Форт-телеком» Владимир Макаренко: «У других доступа к этим данным нет, а население получает информацию или из каких-то региональных приложений, или из крупных, как «Яндекс.Карты». Открытый доступ к данным перевозчиков, по словам Макаренко, даст возможность и небольшим регионам, и крупным городам аккумулировать информацию и наладить к ней доступ граждан, говорит Макаренко.

Понимание того, как устроен трафик внутри недели и дня (пики в начале часа, вечером пятницы и т. д.), а также тайминг поездок и другие данные могут быть интересны многим – от операторов каршеринга и электросамокатов до ритейла, который «сидит на трафике», считает руководитель практики по работе с транспортной отраслью Deloitte Денис Похазников. Сейчас доступ к таким данным есть только у IT-гигантов, констатирует эксперт.

К октябрю 2021 г. поправки в закон должны быть одобрены Советом Федерации, указано в плане мероприятий.

Из этого следует, что в силу обновленный закон «О навигационной деятельности» вступит, скорее всего, в начале 2022 г., полагает Федосеев.

В Минтрансе РФ отметили, что в обновленном варианте закона «О навигационной деятельности» правительство РФ будет наделено новыми полномочиями: «Определением порядка, периодичности и объема размещения операторами навигационно-информационных систем в сети «Интернет» общедоступной навигационной информации о колесных транспортных средствах, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа.

В департаменте транспорта Москвы и компании «Яндекс» на момент публикации статьи не ответили на запрос «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/10/846473-dannie-marshrutah>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.11; АВТОМОБИЛИСТОВ ЖДУТ ЗИГЗАГИ УДАЧИ; БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕШЕХОДОВ ОБЕСПЕЧАТ ПО НОВОМУ СТАНДАРТУ

Впервые термин из обихода «Формулы-1», как выяснил “Ъ”, войдет в российский дорожный ГОСТ. Для безопасности пешеходов появятся «шиканы» — связки из поворотов, устроенные с помощью островков безопасности, заставляющие водителя сбросить скорость. В проекте стандарта предусмотрены и другие меры по «успокоению движения», а также механизм «конфликтного регулирования» — специальной настройки светофора в интересах пешеходов.

РосдорНИИ по заказу **Минтранса** подготовил проект нового стандарта с требованиями к безопасности движения пешеходов. Документ, с содержанием которого ознакомился “Ъ”, нужен для выполнения задач **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»**, пояснили в пресс-службе организации: к 2024 году смертность в ДТП должна снизиться в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом. ГОСТ планируется ввести в действие в 2021 году.

В документе впервые прописаны условия, при которых разрешается устраивать нерегулируемые переходы на четырехполосной дороге.

Интенсивность трафика не должна превышать 12 тыс. машин в сутки, разрешенная скорость движения — менее 60 км/ч, при этом необходимы «приподнятая разделительная полоса» и дополнительное освещение. Против таких новаций ранее выступали представители общественности, ссылаясь на их опасность для пешеходов. На двух-трехполосной дороге, говорится в ГОСТ, нерегулируемый переход допустим с ежедневным трафиком выше 15 тыс. машин. Среди нововведений, заложенных в ГОСТе, упоминаются также Z-образные переходы через проезжую часть (через островок

безопасности и ограждения), аналогичные тем, что уже применяются на железных дорогах.

В местах с нерегулируемыми переходами стандарт рекомендует ограничивать скорость автомобилей 20 км/ч в жилых зонах, 30 км/ч — на двухполосных дорогах, 40 км/ч — на четырехполосных дорогах в жилых районах и на магистральных улицах. При «повышенном риске возникновения ДТП» с участием пешехода документ предписывает ставить камеры.

Описаны условия применения «конфликтного регулирования» — так называется настройка светофора, когда на перекрестке машины поворачивают направо, а пешеходы переходят дорогу в одном цикле (позволяет сократить задержки движения). Способ рекомендуется применять на дорогах III, IV категорий «с выраженной неравномерностью и низкой интенсивностью пешеходного потока», при этом зеленый сигнал светофора для пешеходов должен включаться на 5–10 сек. раньше зеленого сигнала для машин. Для исключения выхода пешеходов на проезжую часть (вне переходов) рекомендуется применять «сплошную посадку кустарника» или ограждения.

Для снижения скорости потока следует применять меры по «успокоению движения» автомобилей.

Речь идет о принудительном сужении проезжей части зигзагообразной разметкой по краям, организацией парковочных мест, уменьшением ширины полос, а также с помощью принудительного изменения траектории движения машин на «зигзагообразную» с помощью направляющих островков (в проекте ГОСТа применен термин «шиканы» — так в «Формуле-1» называется связка из поворотов на прямой трассе, заставляющая сбросить скорость). Последний способ можно применять на односторонних улицах или двусторонних с интенсивностью движения не более 500 машин в сутки, без примыканий и выездов со дворов.

В Центре организации дорожного движения Москвы «Ъ» заявили, что «поддерживают все инициативы по снижению количества ДТП с пешеходами». Комментируя условия организации нерегулируемых переходов, глава Союза пешеходов Владимир Соколов заметил, что авторы стандарта не учитывают, что при ограничении скорости в 60 км/ч водители по факту едут 80 км/ч из-за нештрафуемого порога. Он также отметил, что проект не учитывает массового появления на улицах электросамокатов, для которых нужно предусмотреть отдельную инфраструктуру. Нерегулируемый переход через четырехполосную дорогу в принципе допустим, если для пешеходов есть островок безопасности, отмечает глава экспертного центра Probok.net Александр Шумский. «Но бывают ситуации, когда в час пик по дороге проезжает огромное количество машин и использовать нерегулируемый пешеходный переход нельзя,— приводит он пример.— Зато в остальное время суток там пусто. В итоге ежесуточные показатели не превышаются, все соответствует ГОСТу, а по факту создается опасная ситуация».

<https://www.kommersant.ru/doc/4566245>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.11; ОПЕРАТОРЫ ПОЛУЧИЛИ ВАГОНЫ УБЫТКОВ; ПОТЕРИ ПРЕВЫСИЛИ ЧЕТВЕРТЬ ВЫРУЧКИ

Операторы вагонов за восемь месяцев 2020 года потеряли 87 млрд руб. или более четверти выручки. По их мнению, частично причина в отставании сроков расширения Восточного полигона и сильном замедлении оборота вагона. Если ОАО РЖД добьется очередного роста тарифов, утверждают участники рынка, они окажутся на грани разорения. В

монополии считают, что операторы во многом сами виноваты – они покупали вагоны без гарантии загрузки, что теперь создает проблему брошенных поездов на сети. Аналитики же полагают, что 2021 год окажется для отрасли еще сложнее, поскольку падение ставок оперирования будет в полной мере учтено в долгосрочных контрактах.

Операторы вагонов за январь—август потеряли 26,4% выручки в годовом выражении, или 87 млрд руб., следует из выступления совладельца Globaltrans, председателя комитета по железнодорожному транспорту Союза транспортников России Сергея Мальцева на круглом столе этого комитета 29 октября. В то же время потери грузового сегмента ОАО РЖД составили 20 млрд руб., или 2% выручки. «Потери операторов больше потерь перевозчика в абсолютном выражении в 4,3 раза, а в относительном — в 13 раз»,— сказал он. Основной фактор падения выручки операторов — значительное снижение ставок, которые с января 2019 года по июнь 2020 года упали на 27%, тогда как тарифы ОАО РЖД выросли на 7,1%.

По словам господина Мальцева, одной из проблем операторов является «хронический дефицит пропускной способности инфраструктуры ОАО РЖД». Удельная производительность полувагонов снизилась на 10,8% — во многом из-за увеличения оборота вагона на 11,8%. Если бы не было дефицита пропускной способности и выполнялся принцип опережающего развития инфраструктуры, то потерь можно было избежать, отмечает он, перевозки на экспорт по Восточному полигону выросли за девять месяцев на 5,3% и при иных обстоятельствах могли бы «увеличиться и до значений, полностью компенсирующих падение грузовой базы».

В ОАО РЖД отметили “Ъ”, что, несмотря на общее увеличение времени оборота вагона, его составляющие, которые находятся в зоне влияния ОАО РЖД, улучшаются.

«Приходится констатировать, что в последние годы не все участники операторского рынка демонстрировали готовность участвовать в работе над эффективностью перевозочного процесса, предпочитая относить эту работу исключительно к сфере ответственности владельца инфраструктуры»,— отметили в монополии. Там добавляют, что поступление на сеть нового подвижного состава, не подтвержденного объемами погрузки, привело к росту незадействованного парка: в сентябре ежесуточно на инфраструктуре без операций свыше трех суток простаивало более 229 тыс. вагонов — на 34% больше, чем год назад.

Операторский сегмент не может служить источником дополнительных финансовых изъятий в пользу ОАО РЖД без риска разрушения бизнес-процессов и банкротств на транспорте, уверен Сергей Мальцев. При этом он отмечает риск роста стоимости владения вагоном за счет введения новых требований к ним. В частности, рост себестоимости за счет запрета на импорт цельнокатаных колес и сохранения ввозных пошлин оценивается в 45–48 млрд руб., а дополнительная индексация порожнего пробега вагонов обойдется клиентам ОАО РЖД в 30 млрд руб. Операторы не раз возражали против инициатив ОАО РЖД поднять тарифы на порожний пробег: сначала речь шла о 4%, потом — о 16% (см. “Ъ” от 18 сентября и 27 октября). Пока правительство не согласилось с этими инициативами (см. “Ъ” от 2 ноября), но дискуссия еще не окончена.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что сейчас ситуация с погрузкой и грузооборотом несколько стабилизировалась и с окончанием сезонного пика ремонтных работ на сети вагоны поедут быстрее.

Но масштаб финансовых потерь операторов в 2021 году будет только расти, поскольку к тому моменту падение ставок полноценно отразится в долгосрочных контрактах. Кроме того, в сегменте нефтеналива основной заказчик «Роснефть» в первом квартале 2021 года будет перезаключать свои долгосрочные контракты, и это в условиях низких ставок и масштабного профицита цистерн.

<https://www.kommersant.ru/doc/4566147>

КОММЕРСАНТЪ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2020.11.11; ФАКТОР ПАРОВОЗА; КРЕДИТОРЫ ПОД ЗАЛОГ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ОКАЖУТ УСЛУГИ ОАО РЖД

Победителями первого тендера ОАО РЖД по факторинговым услугам оказались структуры крупнейших игроков рынка, в том числе ВТБ, Сбербанка, Альфа-банка. Монополии использование факторинга позволит исполнить инвестиционные планы на год даже в условиях кризиса. Ставка составила чуть выше 7% годовых, что заметно ниже, чем в других сегментах рынка. Однако для участников тендера это возможность расширить круг клиентов, увеличить портфель и получить доступ к сегменту госфакторинга с большими и долгосрочными контрактами.

ОАО РЖД опубликовало итоги первого в своей истории тендера на факторинговые услуги, объявленного в середине октября. Сумма тендера составила 165 млрд руб. с периодом обслуживания до ноября 2030 года. Монополия выступает в договорах дебитором (покупателем), банки обеспечивают финансирование ее контрактов.

Победителями стали структуры семи банков, которые входят в десятку крупнейших игроков. Лимиты финансирования по 50 млрд руб. получили Сбербанк и ВТБ, по 10–15 млрд руб.— Альфа-банк, Промсвязьбанк, Совкомбанк и МКБ. В ОАО РЖД пояснили, что расширяют линейку финансовых инструментов для управления оборотным капиталом.

ОАО РЖД выбрала не просто факторинг, а финансирование цепочки поставок (Supply Chain Finance) — инструмент для управления срочностью кредиторской задолженности, уточняет исполнительный директор Ассоциации факторинговых компаний Дмитрий Шевченко.

По его словам, «это новый продукт на российском рынке, но его характеристики лучше всего подходят крупным компаниям и естественным монополиям». Для Supply Chain Finance нормально заключение контракта на длительный срок (десять лет, как в данном случае), замечает он.

«В этой схеме заказчиком выступает как раз ОАО РЖД, и стоимость финансирования зависит от цены привлечения заемного капитала заказчиком»,— поясняет господин Шевченко. Для сопоставимых с ОАО РЖД компаний, если они выберут финансирование цепочки поставок, стоимость будет складываться аналогично. Ставка по заключенным контрактам формируется на основе базовой (приравнена к ключевой ставке ЦБ, 4,25%), увеличенной на 3 процентных пункта. При этом, по оценке Дмитрия Шевченко, «подавляющее число поставщиков ОАО РЖД привлекают оборотный капитал гораздо дороже». Если говорить о классическом факторинге, то, например, в сегменте среднего бизнеса ставки превышают 10% годовых, указывает эксперт.

Впрочем, низкие ставки компенсируются большим объемом сделки.

Факторы рассчитывают, что партнерство с ОАО РЖД будет долгосрочным, а суммы контрактов вырастут. «Сумма заявленных тендеров со стороны ОАО РЖД беспрецедентна на рынке факторинга. Компания ожидает, что сотрудничество будет долгосрочным и продолжит расти в объемах, поэтому планирует участвовать во всех конкурсах»,—

подчеркнул управляющий директор по факторингу Альфа-банка Павел Шишов. Для «Совком Факторинга» направление госфакторинга является приоритетным, говорит гендиректор компании Людмила Нестерова, у сегмента «большой потенциал для развития».

Преимущества программ Supply Chain Finance, в частности удлинение отсрочек платежа, особенно актуальны в ситуации вынужденного увеличения операционных циклов компаний в условиях пандемии, замечает генеральный директор «ВТБ Факторинга» Антон Мусатов. Состоявшийся тендер, полагает он, может стать стимулом для других крупных игроков обратиться к этому инструменту.

<https://www.kommersant.ru/doc/4566176>

ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2020.11.11; «НАМ НУЖНЫ ЦИФРОВЫЕ СУДЬИ И ЦИФРОВЫЕ АДВОКАТЫ»; СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ ДМИТРИЙ ПЕСКОВ — О ЗАЩИТЕ ПРАВ ГРАЖДАН В СЕТИ, «ДИПЛОМАХ ПО ТРЕБОВАНИЮ» И ЛЕГИТИМНОСТИ КАМЕР С РАСПОЗНАВАНИЕМ ЛИЦ

В России могут быть созданы специальные профсоюзы, которые займутся защитой прав граждан в цифровом пространстве. Об этом в интервью «Известиям» сообщил **специальный представитель президента России по вопросам цифрового и технологического развития Дмитрий Песков**. Он также заявил о необходимости цифровых адвокатов и цифровых судей. По сути, это будет искусственный интеллект, заточенный на разрешение сложных ситуаций. Также специальный представитель президента рассказал о границах личного пространства при оказании государством услуг и объяснил ситуацию с «дипломами по требованию».

— Дмитрий Николаевич, несколько дней назад вы рассказывали о «дипломах по требованию», которые по идее будут логическим продолжением цифровых дипломов. Что это такое?

— Это дипломы, которые будут показывать актуальный уровень знаний выпускника на данный момент. Например, раньше у человека была тройка по некому языку программирования. Он прошел курсы, многому научился и знает язык на пятерку. Этот факт можно будет внести в диплом, и он будет соответствовать знаниям человека сейчас, а не когда он получал документ.

— Как возникла тема «дипломов по требованию»?

— Недавно я читал лекцию на открытии акселератора стартапов в области искусственного интеллекта, которая посвящена тому, что произойдет в мире с системой высшего образования. В ходе лекции обсуждался вопрос, как могут эволюционировать образовательные институты в будущем. Одна из тенденций — это переход от единожды выданных дипломов к тому, что называется *diploma on demand*, или «диплом по требованию».

— Они появятся и в России?

— Постепенно. В России сейчас продолжается создание цифрового диплома, которое включает в себя портфолио. Это часть утвержденной два года назад программы «Современная образовательная цифровая среда» (входит в нацпроект «Образование»). По ней со следующего года пять университетов должны начать выдавать дипломы в цифровой форме. Подчеркну, что пока никаких инициатив со стороны государственных

структур для «дипломов по требованию» нет. На мой взгляд, произойдет естественная эволюция цифрового диплома в «диплом по требованию», которая может занять пятьдесят лет.

— С дипломами понятно. Расскажите, как обстоят дела с цифровыми профилями россиян?

— Первое, что надо понимать, что у крупнейших провайдеров уже есть профили граждан. К примеру, некий банк уже про нас с вами очень много знает, даже если мы не являемся его клиентом. Однако эти данные разрозненны, хаотичны, что не позволяет государству оказывать качественные услуги. То есть когда вы обращаетесь один раз в одно ведомство, а нужная для выполнения услуги информация уже имеется, не надо делать еще один запрос (или несколько) в другое ведомство. Вот для этого и нужен полноценный цифровой профиль. Вообще идея, которую предлагает Министерство цифрового развития, мне кажется очень красивой. А именно, не пытаться сделать отдельные версии электронного паспорта, прав, сертификатов, свидетельств о рождении и всего остального, а разрешить обращаться к государственному облаку через ваш смартфон.

— Получается, что государство должно знать абсолютно всё о своих гражданах, чтобы оказывать качественные услуги? Где же границы личного пространства, которые нельзя нарушать?

— Государство должно знать достаточно о гражданах, чтобы оказывать качественные услуги. Но не абсолютно всё. Ни в коем случае. И с границами тут всё ясно. Гражданин должен обладать прямым правом распоряжения теми данными, которые являются обязательными для государства и теми данными, которые он предоставляет добровольно. Для этого должны быть разработаны соответствующие инструменты. С моей точки зрения, основной страх граждан связан не с тем, что о нем знает государство. Оно уже и так знает о нем практически всё. Страх связан с возможностью утечки информации рекламщикам, продавцам, банкам, спамерам, мошенникам и так далее. Нам государство в три часа ночи с предложением продать страховку не звонит, правда же? Вот против таких утечек должны быть разработаны защитные инструменты. Например, у нас компания «Мегафон» выступает с инициативой создать такой кабинет управления правами граждан прямо на «Госуслугах», где вы просто галочками отмечаете те данные, которыми готовы делиться.

— В Москве установлены 170 тыс. камер наблюдения. На нескольких тысячах из них есть функция распознавания лиц. Это разве не вмешательство в личную жизнь? Притом что у граждан на это разрешение не спрашивали.

— Давайте разведем системы частные и системы государственные. И тогда ситуация будет отличаться с точки зрения закона. Что точно недопустимо, это установка системы автоматического распознавания людей без согласия человека в частных пространствах. Например, возьмем ситуацию, когда владелец торгового центра сам устанавливает себе камеру с распознаванием лиц или использует информацию с этой камеры для каких-то действий по отношению к человеку. Очевидно, это прямое нарушение прав граждан, и наше законодательство должно жестко реагировать на подобные нарушения. Те системы, которые расположены, например, на дорогах, подчиняются действующему законодательству. Другое дело, что там постоянно возникают вопросы, связанные, например, с нелегальной передачей данных с тех самых камер наблюдения в Москве. Постоянно возникают ситуации, когда эти данные перепродают: о том, кто куда едет, кто где находится... Здесь, конечно, требуется гораздо более серьезное регулирование и внимание к этим вопросам.

— Вы планируете создать в ближайшее время такие инструменты?

— Очевидно, что защищать наши собственные права в отношении данных каждому по отдельности очень тяжело. Логично было бы, если бы мы это доверяли каким-то профессиональным организациям, которые берут на себя функцию представления наших интересов в отношении с государством, функцию представления наших интересов с частными компаниями, общественными организациями и тому подобное. Это цифровые профсоюзы защиты данных. Но нам еще нужны цифровые судьи и цифровые адвокаты. Я уверен, что должны существовать площадки, на которых можно пожаловаться на решения, принятые искусственным интеллектом. Например, на штраф ГИБДД. Мы прекрасно знаем, что штрафы сейчас выписывает не тот лейтенант, который указан на извещении, а бездушный искусственный интеллект, который в автоматическом режиме распознает нарушение и которому тоже свойственно ошибаться. Нормальных, быстрых возможностей обжаловать решение такого искусственного интеллекта у нас с вами нет. Поэтому необходима система, в которой мы могли бы не идти в суд, а обратиться к системе цифровых адвокатов, один из которых с вашей претензией пойдет к алгоритму, натренированному на распознавание сложных ситуаций, искусственному мировому судье. Когда у нас заработает такая система, состоящая из контрольно-надзорных органов, адвокатов и быстрых судебных решений в виде искусственного интеллекта, тогда мы будем себя чувствовать более защищенными.

— Давайте еще поговорим о безопасности. В мае Минцифры предложило законопроект о переходе критической информационной инфраструктуры страны (IT-системы госорганов, научных и кредитно-финансовых организаций, а также предприятия оборонной, топливной и атомной промышленности, транспорта, энергетики и другие компании) на отечественное ПО. Но у нас и официальные ведомства не все перешли на отечественные программы. В чем причина?

— Смотрите, есть три типа программного обеспечения. Рассматривать их вместе методологически неправильно. Первый тип — программное обеспечение, которое относительно легко замещается. Это такие решения, как офисные пакеты, антивирусы, текстовые редакторы, браузеры. Это должно замещаться быстро, максимально жестко и в максимально короткие сроки. И это происходит вполне успешно.

Есть второй тип, который замещать не надо, причем категорически не надо. Это иностранное программное обеспечение, которое критически важно для создания итогового продукта. Например, инженерное ПО для моделирования сложных систем. Если вы пытаетесь сделать самый лучший в мире самолет или автомобиль, то вам необходимо для его проектирования использовать самые лучшие в мире системы моделирования. Если это российские системы, значит, это должны быть российские системы. Если бразильские, то бразильские. Более того, нет какой-то одной системы, на которой можно, условно говоря, собрать весь самолет. Нужен комплекс систем, поэтому нужно брать всё то лучшее, что есть в мире.

Третий тип — это то, что менять надо, но компетенций для этого внутри страны нет или недостаточно. Например, системы бронирования билетов, системы управления городской инфраструктурой. Во всех этих сегментах есть отечественные компании, которые пишут софт, но по потребительским характеристикам догнать мировых конкурентов за один или два года невозможно.

— Мы можем как-то стимулировать переход на отечественное ПО в третьем сегменте?

— Да, мы это и делаем. Если вы используете российское ПО, то у вас есть преимущество на закупку. У вас есть льготное кредитование. У вас есть компенсация расходов на разработки со стороны государства. У вас есть компенсация затрат на внедрение: чтобы, например, поменять решение того же SAP (Systemanalyse and Programmentwicklung, системный анализ и разработка программ. — «Известия»), надо потратить довольно много средств, если вы даже решили поменять это на конгломерат отечественных решений. Вот здесь государство потихоньку, но разрабатывает и внедряет программы, которые должны за определенный период времени привести к такого рода импортозамещению.

— Казалось бы, связь — это главное, что должно быть защищено, но в России 90% телекоммуникационного оборудования иностранное. Должны ли мы перейти на отечественное оборудование для связи?

— Да, но постепенно и не травматично. Что значит «постепенно»? По мере того как мы с 3G переходим на 5G, надо делать так, чтобы базовые станции 5G, например, были на открытых стандартах с отечественным софтом и отечественного производства. Такие уже есть.

— Ранее вы упомянули «Госуслуги». С вашей точки зрения, этот проект успешен?

— Знаете, все мои зарубежные коллеги, включая американских, британских, японских и других, просто белели лицом, когда я показывал, как плачу штрафы в ГИБДД. Я не видел ни одной системы в мире, в которой в онлайн можно заплатить налоги на имущество, штрафы, получить услугу по паспорту несколькими кликами с облачным распознаванием и тут же интегрированной системой платежей. Это уникальное явление.

— Но все-таки и у «Госуслуг» есть недостатки... Например, система страдала, когда в нее поступало много запросов по «коронавирусным» выплатам на детей.

— Слушайте, любые системы большого масштаба подвержены проблеме нагрузок и не очень умеют работать под запрос в кризисной ситуации. Все авиакомпании в мире прекрасно летают, когда погода хорошая. А когда шторм, то в аэропортах скапливается сразу в 10 раз больше людей, чем обычно, возникают очереди, хаос, беспорядки и всё остальное. То же самое характерно для работы для государственных систем при экстремальных нагрузках.

<https://iz.ru/1084806/olga-kolentcova/nam-nuzhny-tcifrovye-sudi-i-tcifrovye-advokaty>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2020.11.11; ВОСТОК - ДЕЛО СЛОЖНОЕ; ЮРИЙ ТРУТНЕВ О ПРОЕКТАХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА, АРКТИКИ И КАВКАЗА

Программа дальневосточного гектара будет расширена, рыбакам выделят места для любительского лова, а жителям Северного Кавказа - участки под строительство в едином архитектурном стиле. Об этом на "Деловом завтраке" в "РГ" рассказал **зампред правительства - полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев**.

Дальнему Востоку представлены беспрецедентные меры поддержки экономики и населения, строится инфраструктура. Но люди продолжают уезжать. Видимо, этого недостаточно?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Отток жителей с Дальнего Востока существует, но он снижается.

В 2013 году отток составлял 45 тысяч человек, в 2018-м - уже чуть больше 30 тысяч, в 2019 году - 10,5 тысячи. В 2020 году - из-за пандемии в том числе - отток будет еще

меньше. Мы уже видим это по статистике полугодия. Конечно, плохо, что люди продолжают уезжать, но не думаю, что проблему можно быстро решить. Это же не вопрос агитации. Человек выбирает место жительства и создания семьи, исходя из того, где будут учиться его дети, кем он будет работать, какую получит медицинскую помощь, по каким дорогам будет передвигаться. Сегодня большинство этих показателей - особенно связанных со школами, больницами, детскими садами, дорогами - на Дальнем Востоке существенно хуже, чем в центральных регионах. Переломить эту ситуацию мгновенно, конечно, невозможно. По сути, нам надо перестроить весь Дальний Восток.

Будем честны, чтобы тратить деньги - а все социальные статьи расходные - надо сначала научиться их зарабатывать. В этом отношении мы прошли неплохой путь, потому что та система поддержки инвестиционных проектов, которая сегодня работает на Дальнем Востоке, уникальна. Она точно лучшая в России, она конкурентна по отношению к преференциальным режимам в других странах. За это время мы начали реализацию вместе с инвесторами более 2600 инвестпроектов, осуществлено 1,3 трлн инвестиций. У нас фактический мультипликатор сегодня 24,4 рубля частных инвестиций на один бюджетный рубль, вложенный в инфраструктуру. Это рекордная цифра.

Я не вижу сегодня возможности быстро прекратить отток населения, но мы по этому пути идем. Уверен, мы добьемся, что люди и на Дальнем Востоке будут жить с комфортом.

Работать надо вместе

Дальний Восток отличается свободомыслием. То тут, то там люди выходят на митинги, а слышат ли их в Москве?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Мы прекрасно понимаем, что мы служим населению и обязаны реагировать на пожелания людей. Что касается свободолюбия и выхода на улицы, то я все-таки считаю, что мы вместе отвечаем за будущее России. Каждый человек создает свою судьбу ежедневно: выходя на работу или садясь за студенческую скамью. Работать надо вместе, советоваться, искать лучшие пути развития. Выход на улицу и размахивание плакатами, наверное, это допустимо, когда тебя не слышат и с тобой не общаются. Но когда с этим больших проблем не существует, я не до конца это понимаю.

Я не раз и не два общался с людьми в таких стихийных волнах народных проявлений, но только в начале 90-х. И заработная плата в стране была 30 долларов на человека в месяц - у тех, кто ее получал. А мне приходилось выходить в производственные коллективы, где люди по полгода не получали заработную плату. Вот там было жестко и сложно.

Вы часто отмечаете, что не выполняются поручения президента по развитию Дальнего Востока. Например, дамбы и берегоукрепляющие сооружения в Еврейской автономной области и Хабаровском крае не построены до сих пор. Может быть, это не нравится людям?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Совершенно точно, тут есть все основания быть недовольными. Строительство дамб в ЕАО и Хабаровском крае было прямой ответственностью регионов, поскольку минприроды перечисляет деньги на строительство защитных сооружений субъектам, а уже они разыгрывают конкурсы, нанимают подрядчика, контролируют его работу. Я считаю, что в этом случае были в ответе и те и другие. И министерство, и губернатор. Губернаторы там уже поменялись. Руководство министерства также.

Программа "Дальневосточный гектар" была создана для того, чтобы люди переехали на Дальний Восток? Ведь если так, то она, наверное, не сработала.

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: "Дальневосточный гектар" никогда не задумывался, как инструмент, который вдруг остановит отток населения. Это степень экономической свободы. Что бы вы ни захотели - построить дом, создать пасеку или бизнес организовать, - без земли это невозможно. К сожалению, средний срок получения земельного участка в РФ исчисляется годами. 3 - 4 года, по-разному люди мучаются. Для меня было принципиально важно - создать механизм, в рамках которого люди смогут получать участок за считанные дни. У нас сегодня этот срок колеблется от 32 до 34 дней. Это очень хороший результат. Это программа для экономически активных людей, готовых трудиться, брать на себя риски,

строить дома, заводить семьи. Вот, чтобы эти люди не мыкались по куче чиновников, не собирали бумаги, а просто нажали кнопку, сформировали участок, отправили заявку и получили его сначала в аренду, а потом в собственность.

Я критично отношусь к своему труду, но "Дальневосточный гектар" - это то, чем горжусь. Считаю, что мы сделали очень хорошее дело. Гектаром воспользовались более 86,5 тысячи человек. Много это или мало? Столько людей захотели взять на себя дополнительные хлопоты и риски.

Планируется расширять программу?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Михаил Мишустин в поездке на Дальний Восток дал такое поручение. Мы люди дисциплинированные, документы уже подготовлены. Те люди, которые получили один гектар, освоили его и нуждаются в следующем для развития своего проекта, будут иметь такую возможность.

Для Дальнего Востока - рыбная отрасль основная, но при этом в центральной части страны рыбы мало. Что нужно сделать, чтобы это изменить?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: На Дальнем Востоке добывается более половины российского улова. При этом 60% выловленной дальневосточниками рыбы идет в регионы. Не такая маленькая цифра, но может быть и больше.

Дальний Восток отделяют от Центральной части России, где основной спрос, тысячи километров. А рыба - товар скоропортящийся, огромное значение имеет скорость доставки. Сейчас бизнес вместе с РЖД создает систему доставки рыбы с Дальнего Востока в центр страны, которая учитывает график движения поездов, тип вагонов. Мы эту работу поддерживаем, надеемся, что она скажется на количестве свежей и качественной рыбы в центральных регионах.

Может быть, дальневосточникам разрешить вылавливать рыбу, сколько им хочется. Тех же крабов для себя? Может быть, стоит дать им экономическую свободу?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Все, что связано с экономической свободой, мне всегда нравится. Это правильный тезис, когда мы людям не деньги дополнительные откуда-то забираем и зачисляем, а даем им возможность зарабатывать самим. Наверное, сколько хотят - не получится, потому что людей остановить на этом пути трудно, и мало что останется. Но мне кажется, что при выходе больших рыболовецких компаний на дальневосточный рынок мы перешли точку баланса. Потому что получается так, что человек живет на Камчатке, где вокруг нерестовые реки, а вот где он реально может поймать рыбу, уже трудно понять. Люди пробираются в труднодоступные места, где их никто не поймает, но это неправильная ситуация. Надо еще раз очень серьезно подумать и о прибрежном лове. Все-таки с прибрежного лова очень много шло именно на берег Дальнего Востока.

Наши крупные рыболовецкие компании не обеднеют, если какую-то небольшую часть их угодий, закрепленных за ними участков рек, мы выделим для любительского лова. Причем сделаем это именно рядом с городами, с дорогами для того, чтобы у людей было право законно ловить рыбу. Потому что это действительно ни в какие ворота не лезет, когда человек живет на берегу речки, но рыбу ловить не может. Поэтому мы обязательно этим займемся, постараемся это сделать в достаточно короткие сроки. Компании немножечко бунтуют против этих решений, но я думаю, что мы все-таки правы.

Ничего рядом нет

Насколько Арктика - подходящее место для государственных инвестиций? Насколько эти инвестиции могут быть рискованны?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Мы занимаемся не государственными инвестициями, а привлечением частных. Государственные деньги идут на инфраструктуру в соответствии с системой поддержки. В Арктике, когда человек строит новое предприятие, как правило, ничего рядом нет - ни дорог, ни линий электропередачи, ни водоснабжения. Иногда требуется строительство портовых сооружений. Исходя из мультипликатора не более одного бюджетного рубля на десять рублей частных инвестиций, мы эту поддержку будем оказывать. Менее полугодом назад создана система преференций, но у нас уже сегодня

зарегистрировано 165 проектов на общую сумму более 270 млрд рублей. Для первого шага за несколько месяцев, мне кажется, очень неплохо.

В основном нефтегазовые проекты?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Разные. Это проекты, связанные с углеводородами, с обслуживанием, с малым и средним бизнесом. Нефтегазовых 165 не наберется никак. Частый вопрос: почему вы поддерживаете проекты в области добычи полезных ископаемых, если нам надо развивать высокие технологии? Теоретически красивая идея. Только одна проблема - бизнес так устроен, что прежде всего приходит туда, где быстрее деньги вернутся. И ничего страшного в том, что сначала у нас осваиваются месторождения полезных ископаемых, строятся заводы СПГ. Они создают инфраструктуру и рабочие места. На базе этого вторым слоем будут развиваться другие виды бизнеса. Но развивать низкомаржинальный бизнес без инфраструктуры - так не получится.

Вы активно продвигаете идею доступа частных инвесторов на шельф. Уверены, что эта задача будет решена, ведь условия работы на шельфе сегодня явно менее интересные, чем даже 10 лет назад?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Я надеюсь, что закон будет принят. Конечно, востребованность шельфа сейчас и в начале 2000-х принципиально разные, но создать законодательную оболочку все-таки важно. Конъюнктура мировых цен меняется, но если мы не создаем возможность для конкуренции, для привлечения в этот сектор денег и технологий, то мы всегда так и будем отставать. Сегодня мы уже в десятки раз отстаем от темпов освоения шельфа Норвегией.

Сейчас санкции, и вдруг оказалось, что у нас никаких технологий-то и нет. Но проекты на Сахалине работают, потому что они совместные. И чем больше мы втянем в нашу экономику инвесторов из других стран, тем сильнее у нас будет экономическое лобби, которое говорило бы: с Россией не надо ссориться.

Арктический регион воспринимается как территория, где тяжело не только делать бизнес, но и просто жить. Как насчет системы преференций для людей?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Мне кажется, что преференции, с точки зрения работы людей, должны создавать компании, которым нужны рабочие руки. Цепочка последовательности, в моем понимании: мы помогаем компаниям создать новые проекты, компании уже, осуществив капиталовложение и понимая, что отступать некуда, создают для людей условия. Этот принцип уже работает. Мы помогаем "Роснефти" строить жилье для работников "Звезды". Мы помогаем обустроить город Свободный для работников газоперерабатывающего и газохимического заводов. Там уже собственники компаний начинают думать о том, как создать для людей нормальные жилищные условия, социальную среду. Как-то по-другому - например, устанавливать дополнительные выплаты, как это было в Советском Союзе - не получится.

При этом мы не дорабатываем по поводу найма на работу. Надо создавать преференции по отношению к местным жителям, а то у нас вахтовый процесс продолжается. Во всяком случае, на крупных стройках на Дальнем Востоке сейчас очень много жителей ближайших стран, в том числе бывших республик Советского Союза. В этом нет ничего плохого, но будем стараться, чтобы в большей степени все-таки там работали жители Дальнего Востока и Арктики.

Климат меняется, в этом году море Лаптевых не замерзло. До этого открылась промышленная рыбалка в Карском море, потому что льда не было. На этом фоне не опасно инвестировать в строительство ледокольного флота?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Если будет апокалиптический сценарий, то риск вложения средств мало кого уже будет интересовать. Но мы все-таки живем сегодня и не можем сидеть, ждать потепления, и ничего не делать. Арктика - это стратегическая для России территория. Она дает нам целый ряд новых возможностей. В конце концов, это наша внешняя граница. Мы должны ее осваивать, развивать технологии. То, что у нас строятся мощные современные ледоколы, то, что мы здесь ведущая держава в мире, это здорово.

Грустно, когда мы буровую платформу построить не в состоянии. Будем строить ледоколы, а если потеплеет, накопленные компетенции пригодятся для строительства судов не ледового класса.

Серьезный вызов

Пакет из Дальнего Востока, Арктики и Северного Кавказа кажется огромным. Как заниматься такими разными регионами?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Управлять экономическими процессами частями крайне сложно. А если создать систему, то она начинает давать отдачу. Не мгновенно, но она приводит к постоянному улучшению. Через какой-то период это становится очевидным. На Дальнем Востоке полно проблем, но система привлечений инвестиций работает, на регион уже приходится 30% иностранных инвестиций. В Арктике мы находимся в точке запуска. Законодательно система создана, законы подписаны, надо просто наладить этот процесс.

На Северном Кавказе такого пока близко не наблюдается. Там надо все это создавать - не хочу обидеть никого из предшественников - едва ли не с нуля. Система поддержки инвестиций в том виде, в котором она существует там сегодня, не прозрачна и не эффективна. Это серьезный для меня вызов. Более того, путь там будет не простой, но сделаю все возможное для того, чтобы добиться результата.

Проблематика там совершенно другая. Арктика и Дальний Восток - пустынные, малочисленные регионы, Северный Кавказ - избыточные трудовые ресурсы, безработица. Методы будут другие?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Калька не получится, в этом нет сомнений. Но принципы привлечения инвестиций везде одни - это снижение всех видов затрат инвесторов и материальных и бюрократических. Конечно, специфика принципиально разная. Если на Дальнем Востоке и в Арктике мы стараемся реализовать большие проекты, иногда даже мегапроекты, то на Северном Кавказе пока таких не наблюдается. Там есть несколько точек, где можно над этим подумать. Но в целом за счет крупных проектов мы Северный Кавказ вряд ли сможем поднять.

И, конечно, надо каким-то образом создавать для людей условия выхода из тени. Потому что совершенно очевидно, что статистические данные об уровне жизни людей и реальный уровень жизни существенно отличаются.

На Кавказе почти все регионы выступили с намерением развивать туристические кластеры. Какой из планируемых курортов действительно может выстрелить?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: В Архыз уже вложено более 16 млрд рублей. Курорт может развиваться дальше. Он уже обладает нормальным потенциалом для использования, для катания. Там изначально все сделано по уму. Склоны не очень длинные и высокие, но все, что построено, с точки зрения инфраструктуры, неплохо.

На Северном Кавказе есть просто уникальные места, которые могут претендовать на место ведущих не только в России. Домбай, Эльбрус, Мамисон - там можно построить мировые центры отдыха для зимних видов спорта.

У Мамисона великолепный потенциал. Там ничего не надо рубить, склоны гладкие, с хорошей высотой и прекрасной протяженностью. Трассы могут быть максимально широкими. Внизу памятник исторического наследия, который может придать определенный шарм курорту, есть источники минеральной воды. Это можно все вместе упаковать в очень красивую историю. Но там ноль, никто ничего не делал. Сейчас поручил минэкономразвития проработать план реализации этого проекта. Будем смотреть, стараться его ускорять.

Домбай и Эльбрус - отдельная история. Где должны были бы быть нижние деревни курорта, такая конгломерация настроек - без разрешений, без проектов, кто вдоль, кто поперек, кто наискосок. Но приходить туда с бульдозером - плохая история. Местные жители на этом какую-то копеечку зарабатывают. Я попросил минэкономразвития также начать эту работу, провести инвентаризацию, буквально с каждым владельцем этого самостроения поговорить, найти приемлемое решение.

В конце концов, можно принять отдельное решение. Например, выделить им бесплатно земельный участок и обеспечить льготным финансированием, чтобы они понимали, что могут строиться, что это будет их законная земля. Создать для них условия, чтобы они построились, не потеряли свой бизнес, но уже строить в едином архитектурном стиле. Если мы этого не сделаем, никакой системный инвестор туда не пойдет. А если строить все за счет государственных инвестиций, ничего хорошего из этого не получится.

Вы недавно посетили Дербент, где высоко оценили работу руководства города. Что они сделали?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Мне очень хочется, чтобы мы все думали о будущем. Когда мы живем сегодняшним днем, не видим дальнейшего пути, не ставим себе цели, нам не к чему стремиться, и успеха быть не может. В Дербенте меня приятно поразило именно то, что люди думают о будущем. Несмотря на то что это древний город с богатой историей, они думают о том, как он будет выглядеть через десятки лет. Они создают условия для жизни людей, пешеходные улицы, думают о том, как вписать новые ансамбли в то историческое наследие, которое уже есть. Я пытаюсь этого добиться практически во всех территориях, где встречаюсь с руководством. Например, считаю, что у Сахалина есть уникальная возможность для того, чтобы построить новый Южно-Сахалинск. Деньги есть, но он пока в состоянии, весьма далеко от комфортного.

Какой мультипликатор должен быть у проектов на Северном Кавказе?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Мне не нравится цифра меньше одного к десяти. Если мы можем в льдах Арктики достичь одного к десяти, то почему на Северном Кавказе он должен быть ниже? Но все коллеги, которые со мной на этом направлении работают, говорят: если нам одного к пяти удастся достигнуть, так это уже хорошо! Я не знаю пока ответа на этот вопрос. Будем думать, советоваться, пробовать.

За счет чего можно привлечь иностранные инвестиции на Северный Кавказ?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Когда я туда ездил, меня завели в яблоневый сад. Я спрашиваю: рентабельность у вас какая? Они говорят: 40%. В другом саду, где я задавал тот же вопрос, 60%. У нас нефтянка давно не работает с такими показателями. Если у них реально рентабельность 60%, надо все бросать и ехать на Северный Кавказ яблоки выращивать. Там есть свои природные преимущества. Там все растет, прекрасный климат. Когда мы говорим о тех же курортах горнолыжных, я абсолютно уверен, что проблемы самостроя в нижних деревнях ни один частный собственник не решит. Это невозможно. Потому что ему уважаемые владельцы самостроев выставят такие условия, что он заплачет и сразу уйдет оттуда. Но если мы сможем с этим разобраться и создадим условия для дальнейшего освоения, может быть, еще проинвестируем в инфраструктуру - дороги, линии электропередачи, то привлечь частных инвесторов на Кавказ - это реальная история.

Какие планы на Каспий?

ЮРИЙ ТРУТНЕВ: Надо реконструировать порт в Махачкале. Тоже соответствующее поручение дал, потому что порт может иметь совершенно другое значение, чем он имеет сегодня. Не важно, грузовое или туристическое. Задача госслужащих - создавать условия для развития экономики. Если мы начнем за инвесторов решать, что возить, грузы или пассажиров, все поломается. Каждый должен работать в рамках своей компетенции. И я здесь очень поддерживаю частные инвестиции. Я все-таки с них начинал в свое время. Я просто знаю, как работает человек, который проинвестировал свои деньги. Он днем и ночью думает о том, чтобы проект состоялся. Потому что он понимает, что если проект не состоится, то у него все разрушится.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАЙЯ БИРЮКОВА; 2020.11.11; ЧТО ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ НЕ УСПЕВАЕШЬ ЗАВЕРШИТЬ ОБГОН

К сожалению, не все водители начинают обгон, убедившись в безопасности этого маневра. Опасные ситуации возникают постоянно: как действовать, если автомобиль несется навстречу и столкновение вроде бы неизбежно?

Для начала нужно определить момент, когда еще возможно вернуться на свою полосу. Если ваша машина еще не поравнялась с обгоняемой - особенно если это длинная фура или грузовик с прицепом - затормозить и нырнуть обратно бывает возможно. Во всех остальных случаях придется очень быстро принимать решения, как действовать на встречной полосе.

Во-первых, стоит предупредить водителя встречной машины, что вы не успеваете завершить обгон. Нужно моргать фарами и сигналить, чтобы дать понять: ситуация опасная для всех. Как правило, водитель встречного автомобиля в этом случае инстинктивно прижмется к обочине. Водитель фуры тоже отреагирует и максимально подвинется вправо, чтобы дать свободное место.

На двухполосной дороге возможно разъехаться даже трем машинам, пишет aif.ru. Ширина одной полосы составляет 3 метра: именно с таким показателем работает асфальтоукладчик. Ширина легкового автомобиля С-класса - примерно 1,75 метра, грузовика - до 2,4 метра.

Во-вторых, не стоит пытаться свернуть на обочину в последний момент: именно там, по статистике, и происходит большая часть столкновений при обгонах. Нужно постараться держаться как можно ближе к обгоняемому автомобилю, чтобы занять центр дороги. Самое опасное столкновение - лобовое, его необходимо пытаться избежать до последнего.

Это правило не работает, если на встречной полосе движется грузовик. Если он уйдет на обочину, то потеряет управление и повредит дорогостоящий груз. Поэтому лучше попытаться уйти влево самому, сбросив скорость. Тогда есть шанс отделаться разбитым бампером или пробитым колесом.

Но главная профилактика опасных столкновений - это золотое правило "не уверен - не обгоняй". Нельзя совершать этот маневр вслед за другими автомобилями "паровозиком", нельзя обгонять на подъемах холмов, даже если разметка прерывистая, нельзя выезжать на встречную полосу в местах с ограниченной видимостью. Важно всегда рассчитывать свой обгон, чтобы успеть завершить маневр.

<https://rg.ru/2020/11/10/chto-delat-esli-ne-uspevaesh-zavershit-obgon.html>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.10.11; МИНТРАНС СОБИРАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО НАЦПРОЕКТУ "ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ"

Минтранс и Росморречфлот планируют утвердить паспорт готовящегося национального проекта "Внутренний водный транспорт" к апрелю 2021 года. В настоящее время ведомства собирают предложения по развитию речного транспорта в субъектах РФ. Об этом в ходе круглого стола "Системные проблемы морского и речного транспорта через призму COVID-19" заявил глава Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай.

"В настоящее время создание нацпроекта находится во второй итерации, идет сбор предложений, обсуждение. Мы направили запросы в 62 субъекта, на сегодня получены 32 ответа. Они будут детально рассмотрены в ходе заседания правительственной комиссии по транспорту в ходе "Транспортной недели", - заявил глава Агентства.

Он добавил, что все показатели, заложенные ранее в **федеральном проекте "Внутренние водные пути" в составе Комплексного плана модернизации инфраструктуры**, сохраняются и будут выполнены.

Замминистра транспорта Юрий Цветков добавил, что "повышение" федерального проекта до национального позволит обеспечить больший контроль за выполнением заложенных показателей.

Ю. Цветков добавил, что в настоящее время найдена возможность финансирования строительства Багаевского гидроузла. Также в связи с вопросами обеспечения экологической безопасности рассматривается увеличение суммы, заложенной на работы по Нижегородскому гидроузлу.

<http://morvesti.ru/news/1679/86696/>

На ту же тему:

<https://portnews.ru/news/304482/>

<https://xn----7sbhwjb3brd.xn--p1ai/index.php?q=news/murmanskaya-oblast-arktika-16/proekt-porta-lavna-mozhet-byt-peresmotreten--mintrans-rossii>

<http://murmansk-news.net/society/2020/11/10/35364.html>

ДОРИНФО; 2020.11.11; ОТРАСЛЬ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА СТАБИЛЬНО РАЗВИВАЕТСЯ – ИГОРЬ АСТАХОВ

Текущее состояние отрасли дорожного строительства находится в состоянии стабильного развития. Об этом рассказал **заместитель председателя правления Госкомпании «Автодор» по эксплуатации и безопасности дорожного движения Игорь Астахов** во вторник, 10 ноября, на онлайн-конференции «Передовые технологии в строительстве дорог: качество и безопасность», проведенной на площадке РБК Конференции.

«Мы находимся в ситуации стабильного развития», - подчеркнул Игорь Астахов, оценивая текущее состояние отрасли дорожного строительства. Он напомнил, что в настоящее время в ведении Госкомпании находится свыше 3,5 тыс. км автодорог. В среду, 11 ноября, «Автодор» запускает движение транспорта по построенному участку ЦКАД в Московской области - третьему пусковому комплексу протяженностью более 105 км.

По его словам, развитие отрасли дорожного строительства устойчивое. Такой результат достигнут за счет реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**.

Мероприятия в рамках БКАД направлены на развитие дорожной сети в регионах России. В задачи КПМИ входит развитие сети магистральных трасс за счет строительства и реконструкции объектов.

Добавим, реализация нацпроекта БКАД началась в 2019 году и рассчитана на шесть лет. Его участниками являются более 100 городских агломераций из 83 субъектов России. Ежегодно в рамках проекта регионы ремонтируют, реконструируют и строят дороги. Одними из основных целей БКАД являются увеличение доли дорог, приведенных в нормативное состояние, и снижение числа мест концентраций ДТП. Так, к 2024 году показатель региональных трасс, приведенных к нормативу, должен составить 50,9 %, местных дорог - 85 %. Добавим, в середине октября стало известно, что в нацпроект БКАД планируют включить два новых федеральных проекта, также в нем появятся новые показатели удовлетворенности граждан состоянием дорог и качеством транспортного обслуживания.

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (КПМИ) утвержден Правительством РФ в сентябре 2018 года. Он включает в себя девять федеральных проектов.

https://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=87411

ТАСС; 2019.05.13; ГТРК КОСТРОМА; 2020.10.11; В КОСТРОМЕ ПОСТРОЯТ 11 ПРОМЕРНЫХ СУДОВ

Костромской "судомех" выиграл открытый конкурс, который проводил "Речводпуть".

На Костромском судомеханическом заводе построят 11 промерных судов (класс "Р мс 1,2 А" проекта 3330). Строительство судов будет вестись в рамках федерального проекта "Внутренние водные пути" комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года - сообщает портал sudostroenie.info. Новые суда будут обладать высокой скоростью и точностью промера, позволят производить сплошную съемку дна акваторий, создавать 3D-модели рельефа дна, рассчитывать и контролировать объемы дноуглубительных работ. Автоматизированный гидрографический комплекс судна такого класса способен выполнять промеры судового хода глубиной 4 метра и шириной 85 метров. Согласно условиям контракта, все суда должны быть сданы до IV квартала 2023 года.

<https://gtrk-kostroma.ru/news/v-kostrome-postroyat-11-promernykh-sudov/>

РИА НОВОСТИ; 2020.10.11; ЗАВЕРШЕНО СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАПАДНОГО ОБХОДА ГОРОДА ИВАНОВО

Завершено строительство заключительного этапа Западного обхода города Иваново: стратегически важный объект позволит полностью убрать с городских улиц транзитный трафик с Ярославского и Владимирского направлений, сообщил РИА Новости **начальник департамента дорожного хозяйства и транспорта Ивановской области Дмитрий Вавринчук**.

Старт движению по новой автотрассе дали губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский и заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко**.

"Дорога "Аэропорт "Иваново" - ул. Станкостроителей" завершает строительство Западного обхода города Иваново. По ней весь транзитный транспорт в направлении Владимира и Ярославля пойдет в обход областного центра. При этом время в пути для транзитных автомобилей сокращается в два раза", - сказал собеседник агентства.

По его словам, новый участок протяженностью 2,8 километра построен в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", расчетная интенсивность движения составляет 10 тысяч автомобилей в сутки. Реализация проекта обошлась в 708 миллионов рублей. Новая трасса имеет четыре полосы движения, две кольцевых развязки, на одной из которых установлена надпись "Иваново" из букв, стилизованных принтами знаменитых ивановских ситцев. Для обеспечения безопасности автомобилистов и пешеходов на дороге установлены барьерные ограждения, интеллектуальная система управления освещением, пешеходные переходы, также для контроля ситуации на дороге работают пять комплексов фиксации нарушений ПДД, 12 камер видеонаблюдения.

К строительству новой дороги приступили в прошлом году: в начале года выполнен проект, в ноябре начаты строительные работы, которые за год полностью завершены. "Мы готовы выполнять любые задачи, и сегодня показываем результат - от идеи строительства в феврале 2019 года до итога в ноябре 2020 года", - процитировали в пресс-службе главу региона.

<https://ria.ru/20201110/ivanovo-1583880650.html>

ИА REGNUM; 2020.10.11; В ВОРОНЕЖ ДОСТАВЛЕНО 29 НОВЫХ АВТОБУСОВ

Колонна из 29 новых низкопольных автобусов большого класса прибыла в Воронеж 9 ноября. Автобусы были приобретены для "Воронежпассажиртранса" в 2020 году на условиях льготного лизинга по **нацпроекту "Безопасные и качественные автодороги"**, сообщили ИА REGNUM в пресс-службе администрации города. Всего по первой заявке Воронеж, таким образом, получил 62 автобуса.

" Сейчас автобусы направляются на предприятие. В ближайшее время они начнут проходить все необходимые процедуры - регистрацию, оформление, установку терминального оборудования и т.д. Первые 33 единицы уже прошли техосмотр, на семи выполнены работы по оформлению в рамках бренда нацпроекта ", - сообщил генеральный директор МКП МТК "Воронежпассажиртранс" Андрей Братякин. Он добавил, что на линии автобусы могут выйти уже в начале декабря.

В мэрии уточнили, что на данный момент также одобрена вторая заявка муниципалитета на приобретение 58 автобусов для муниципального предприятия. Кроме того, на завершающую стадию выходит работа с **Минтрансом** по участию частной транспортной компании из Воронежа в программе льготного лизинга.

<https://regnum.ru/news/3111051.html>

ТАСС; 2020.10.11; 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://tass.ru/ekonomika/9957017>

РИА НОВОСТИ; 2020.10.11; ГОРОДСКОЕ АВТОХОЗЯЙСТВО ЛИПЕЦКА ПОПОЛНИЛИ НОВЫЕ АВТОБУСЫ

Подвижной состав автотранспортного предприятия Липецка пополнили во вторник 32 новых пассажирских автобуса ЛИАЗ 5292, приобретенные для областного центра в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, сообщили в пресс-службе администрации Липецкой области.

Ключи от новых машин перевозчикам вручил глава региона Игорь Артамонов. В ближайшее время автобусы выйдут на городские магистральные маршруты.

Он уточнил, что в новых автобусах учтено все для удобства маломобильных граждан - они низкопольные, оснащены выдвигаемыми пандусами и кнопками вызова водителя. Также они оснащены системой ГЛОНАСС, оборудованы камерами видеонаблюдения, тахографами, которые будут следить за режимом труда и отдыха водителей.

"Очень важным фактом является то, что все машины отвечают современным требованиям соблюдения безопасности при пассажирских перевозках, даже системами контроля за состоянием водителей", - отметил Артамонов.

Как отметили в администрации региона, автобусы приобретены в лизинг при федеральной поддержке. Цена контракта составила порядка 260 миллионов рублей.

Всего в этом году благодаря нацпроекту новый пассажирский транспорт появится еще в 12 городских агломерациях Липецкой области.

<https://ria.ru/20201110/avtobusy-1583944339.html>

ТАСС; 2020.10.11; НА РЕМОНТ ДОРОГ В ОРЕНБУРГЕ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2020 ГОДУ БЫЛО НАПРАВЛЕНО БОЛЕЕ 3 МЛРД РУБЛЕЙ

Финансирование ремонта дорог в Оренбурге в 2020 году превысило 3 млрд рублей, деньги выделены по нацпроекту "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**". Сумма превышает затраты на эти же цели за четыре предыдущих года, сообщила во вторник **пресс-служба** администрации города.

"В этом году на ремонт дорог Оренбурга было направлено более трех миллиардов рублей, обновлено почти 60 километров городских улиц. Для сравнения: за четыре года - с 2015-го по 2018-й - на ремонт дорог было направлено два с половиной миллиарда рублей, а за один 2020-й - три миллиарда. На будущий год у нас такие же масштабные планы. Мы уже начали отторговывать контракты, чтобы максимально увеличить дорожный сезон, учтем все недоработки этого года и продолжим благоустройство Оренбурга", - приводит **пресс-служба** слова мэра города Владимира Ильиных.

Уже начаты торги на ремонт дорог на следующий год, объявлены аукционы по семи объектам, в процессе подготовки - еще два на капитальный ремонт. В работы входит установка гранитных бордюров, освещения, озеленение и укладка плитки на тротуары.

Национальный **проект "Безопасные и качественные автодороги"** реализуется с 2019 года. Изначального в него были включены четыре федеральных проекта: "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства", "Дорожная сеть", "Безопасность дорожного движения" и "Автомобильные дороги Минобороны России". В рамках поручений президента о новых национальных целях развития до 2030 года в нацпроект планируется включить с 2021 года два новых федеральных проекта: "Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях" и "Развитие федеральной магистральной сети". При этом основные цели по приведению в нормативное состояние региональных и муниципальных дорог (с 44,9% в 2020 году до 60% в 2030 году, снижению смертности в ДТП (с 10,9 чел. на 100 тыс. населения в 2020 году до 4 чел. в 2030 году), внедрению новых технологий в дорожное хозяйство полагается сохранить до 2030 года. В нацпроекте также могут появиться новые показатели удовлетворенности граждан состоянием дорог, безопасностью движения и качеством транспортного обслуживания.

<https://tass.ru/ekonomika/9965073>

ТАСС; 2020.10.11; В ПРИМОРЬЕ ДО КОНЦА ГОДА ОБЕЗОПАСЯТ 60 УЧАСТКОВ ДОРОГ С ВЫСОКОЙ ЧАСТОТОЙ ДТП

Власти Приморья модернизируют инфраструктуру безопасности на 60 участках краевых дорог, где отмечается наибольшее число ДТП, сообщает в среду **пресс-служба** правительства края. Часть средств выделена из федерального бюджета по нацпроекту "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**" (БКАД).

"До конца года в Приморском крае на более чем 60 участках дорог выполнят мероприятия, которые позволят снизить число ДТП. Средства на эти цели направляют из

федерального и краевого бюджетов, в том числе по нацпроекту "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**". На выбранных участках дорог фиксируется повышенное число дорожно-транспортных происшествий", - говорится в сообщении.

К примеру, чтобы повысить безопасность пешеходов на четвертом километре автодороги к аэропорту Владивостока, будет установлен виадук. Где-то необходимо установить леерное ограждение, поставить светофор, сделать освещение, вывесить дополнительные дорожные знаки.

По словам заместителя начальника отдела контроля и приемки работ "Примуправтодора" Ильи Матюшко, средства на эти мероприятия направляются, в том числе, благодаря экономии во время торгов по объектам **нацпроекта "БКАД"**.

Наступление холодов на проведение запланированных работ не влияет.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9969139>

РИА НОВОСТИ; 2020.10.11; ТОЛЬЯТТИ ПОЛУЧИЛ 50 ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСОВ НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ

Транспортные предприятия Тольятти во вторник получили 50 новых пассажирских автобусов на газомоторном топливе, сообщила пресс-служба правительства Самарской области.

"Во вторник, 10 ноября, губернатор Самарской области Дмитрий Азаров в рамках рабочей поездки в Тольятти передал ключи от 50 новых автобусов ЛиАЗ на газомоторном топливе городским автотранспортным предприятиям, а также патрульные автомобили Skoda Octavia и Lada Granta - подразделениям МВД Тольятти, Сызрани, Жигулевска и Ставропольского района", - говорится в сообщении.

По информации пресс-службы, автобусы и спецтранспорт поступили в регион по нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Право управлять новыми ЛиАЗами получили лучшие водители трех АТП Тольятти.

"Мы вручаем ключи надежным людям, которые ежедневно отвечают за жизни сотен людей", - цитирует Азарова пресс-служба. По его словам, особенно это проявилось в период пандемии, когда водители, нередко выслушивая недовольство людей, тактично, но настойчиво рекомендуют пассажирам надеть маску ради сохранения своего и общественного здоровья.

"Хочу поблагодарить вас за выдержку, умение объяснить и сделать свое дело так, как и должен делать человек ответственный - водитель", - сказал губернатор.

Он подчеркнул, что решение передать Тольятти все 50 ЛиАЗов было принято не случайно.

"Для жителей Тольятти вопрос защиты экологии, окружающей среды, атмосферного воздуха очень важен. Многие горожане обращаются с этими вопросами. Откликаясь на их просьбы, их чаяния, мы стараемся делать все возможное для того, чтобы экологическую ситуацию улучшить", - отметил Азаров.

В День сотрудника органов внутренних дел новые патрульные машины получили работники ГУ МВД по Самарской области. Отмечается, что это не первое обновление автопарка в этом году: в январе ведомству передали 45 автомобилей, чуть позже парк пополнился еще 64 машинами, а до конца ноября подразделения получают еще 17 единиц техники. Также будет продолжена работа по модернизации пассажирского транспорта: **Минтранс России** уже одобрена заявка Самарской области о приобретении в 2021 году для Самары 22 троллейбусов.

<https://ria.ru/20201110/tolyatti-1584009304.html>

ТАСС; 2020.10.11; РЕМОНТ 150 КМ ДОРОГ В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫПОЛНЯТ К КОНЦУ 2020 ГОДА

Подрядчики выполняют 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 устраивают 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://tass.ru/nacionalnye-proekty/9956971>

ВЕСТИ В 20.00; АННА СЕМЕНОВА; 2020.10.11 20.31; ПЕРЕСТАНОВКИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ: НОВЫЕ МИНИСТРЫ И ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР

В правительстве России во вторник, 10 ноября, появились пять новых министров и один вице-премьер. Указы об их назначениях подписал **Владимир Путин**. Перед этим кандидатуры, выдвинутые премьером, впервые в истории утвердили депутаты Госдумы, как это предполагают принятые летом поправки в Конституцию. Обсуждение в нижней палате длилось несколько часов, и возможностью высказать свое мнение воспользовались все фракции.

Это первые перестановки в правительстве Михаила Мишустина — пять министров и один вице-премьер. Но вначале нужно получить одобрение Госдумы. Впервые в истории российского парламентаризма изменения в кабинете министров нужно согласовывать с депутатами. Обсуждение получилось бурным, неоднозначным и продлилось в полтора раза дольше запланированных двух часов.

Министерство транспорта РФ

Справедливая Россия и ЛДПР были не согласны с двумя кандидатурами. Вот что заявил руководитель фракции ЛДПР Владимир Жириновский:

— Не будем голосовать за министра транспорта. Человек хороший, направление плохое!

Первый заместитель руководителя фракции "Справедливая Россия" Михаил Емельянов сказал следующее:

— У нас вызывает сомнения кандидатура Козлова на должность министра природных ресурсов. Нам не совсем понятно, какое отношение Козлов имеет по своей биографии и прежней деятельности к природным ресурсам и к экологии.

Виталий Савельев за десять лет работы генеральным директором "**Аэрофлота**" сумел в шесть раз увеличить пассажиропоток (до 60 миллионов человек в год) и больше чем вдвое нарастить авиапарк. Он уверен, что с депутатским корпусом найдет взаимопонимание.

Новый глава Минэнерго — уже бывший генеральный директор "РусГидро" Николай Шульгинов. Всю жизнь он отдал энергетике, но назначение министром для него неожиданность. Шульгинов меняет Александра Новака, который 10 ноября стал десятым вице-премьером. Он получил широкую поддержку в Госдуме — безусловный фаворит депутатского корпуса.

"Первое, что мы начнем с новым утвержденным министром энергетики Николаем Шульгиновым, сядем и обсудим, что нужно сделать в ближайшее время и в среднесрочной перспективе для того, чтобы возобновить работу, выполнить указы наших избирателей и депутатов", — заявил теперь уже заместитель председателя правительства России Александр Новак.

Новый министр строительства Ирек Файзуллин — человек с огромным опытом. Он возводил в Татарстане объекты к чемпионату мира и универсиаде. Теперь ему предстоит решать задачи в масштабах всей страны.

— Один миллиард квадратных метров, которые нам нужно построить до тридцатого года, это очень серьезная задача. Она требует консолидации и синхронизации всех национальных проектов.

А вот коммунисты, несмотря на то, что претензий к новым министрам не имеют, от голосования по всем кандидатурам воздержались.

— Геннадий Андреевич (Зюганов), почему вы решили воздержаться от голосования?

— В кадровом отношении они, мне думается, укрепляют правительство. Но нужен новый курс, поэтому я еще раз вчера им заявил: в силу того, что мы настаиваем на изменении и укреплении правительства, мы не будем голосовать и против.

Новый глава Минприроды — Александр Козлов. В первую очередь в новой должности он намерен взяться за решение проблемы с переработкой мусора. Она ему знакома — до того, как стать министром, он успел побывать мэром и губернатором.

Госдума ожидает от всех министров эффективной работы, ведь теперь это и выбор парламентариев.

"Мы с вами, получив эти полномочия, получаем большую ответственность за принимаемые решения. Люди уже спросят с нас. Это кандидатуры, которые вносит председатель правительства, но утверждение относится к прерогативе парламента", — заявил председатель Госдумы Вячеслав Володин.

Буквально через несколько часов после того, как Госдума одобрила кандидатуры министров, **Владимир Путин** подписал указ о вступлении в должность.

<https://www.vesti.ru/article/2483543>

<https://www.vesti.ru/video/2239552>

ВЕСТИ ДОН ТР; 2020.10.11 18.55; НА ДОНУ ПРИСТУПИЛИ К СТРОИТЕЛЬСТВУ САМОГО СЛОЖНОГО ОТРЕЗКА ОБХОДА АКСАЯ

На Дону приступили к строительству путепровода через реку Дон, это самый сложный отрезок обхода Аксая. Дорожники уже начали возводить сваи, работы кипят на правом берегу.

- Три этапа: правый берег, сам мост и левобережная часть. На левобережную часть мы только начинаем выходить, там земляные работы и стройплощадки. Мост через Дон – начало выхода, мы сооружаем причал и эстакаду к выходу на Дон. На правобережной части сейчас идет погружение свай, бетонирование ростверков и начало сооружения опор, – рассказал главный инженер Олег Роменский.

Эта переправа примет на себя весь транзитный транспорт, движущийся в сторону юга. Новая трасса в обход Аксая до реки Дон соединится с другими отрезками и станет частью грандиозного проекта по дорожному строительству в регионе – Ростовского транспортного кольца. Его протяженность составит 110 км. Все работы планируют завершить через 4 года, передает ГТРК "Дон-ТР".

<https://www.vesti.ru/article/2483540>

<https://www.vesti.ru/video/2239534>

ВЕСТИ КРАСНОЯРСК; 2020.10.11 20.41; НА ТАЙМЫРЕ ЗАВЕРШИЛАСЬ ОПЕРАЦИЯ ПО СПАСЕНИЮ СУДОВ ИЗ ЛЕДОВОГО ПЛЕНА

На Таймыре завершилась операция по спасению судов из ледового плена. Об этом сообщает ГТРК "Красноярск".

Начало зимней навигации для ледокола "Авраамий Завенягин" выдалось жарким. Обычное задание — ледовая проводка судов — превратилось в спасательную операцию. В ледовом плену оказались семь судов, державших курс на Красноярск. Их вызволение заняло почти две недели.

11 суток подряд работа велась в режиме усиленной вахты. Члены экипажа работали практически без перерыва, оставляя на отдых 2-3 часа. Чтобы суда не раздавило стихией, портовому трудяге пришлось не только вызволять их из ледового плена, но и пробивать путь. На некоторых участках высота перемычек достигала 1,5 метров. В какой-то момент и сам ледокол оказался заблокированным. Но с ситуацией удалось справиться без потерь.

На Таймыре экипаж "Завенягина" встречали как героев. Награды капитану и команде вручил директор Дудинского порта. Ледоколу удалось вызволить из ледового плена четыре судна. Все они успешно вернулись к местам базирования. Ещё две баржи и буксир останутся зимовать вмёрзшими в лёд.

<https://www.vesti.ru/article/2483627>

<https://www.vesti.ru/video/2239561>

<https://www.vesti.ru/video/2239564>

ВЕСТИ; 2020.10.11 18.28; ПЕРВЫЙ ЛАЙНЕР МС-21 ПОЛУЧИЛ РОССИЙСКИЕ ДВИГАТЕЛИ

Первый авиалайнер МС-21 получил отечественные двигатели ПД-14. Самолет уже вывели из цеха окончательной сборки Иркутского авиационного завода. Специалисты предприятия проверят все системы машины, запустят двигатели и отработают рулежку по аэропорту, сообщает **пресс-служба ОАК**.

"Всега несколько стран в мире способны создавать авиационную технику такого уровня. Предстоящие испытания МС-21 с отечественными двигателями – это знаковое событие для отрасли, наглядное подтверждение того, что у отечественного гражданского авиастроения есть будущее", – заявил индустриальный директор авиационного кластера госкорпорации "Ростех" Анатолий Сердюков.

Напомним, ранее на МС-21 устанавливали американские авиационные двигатели компании Pratt and Whitney.

ПД-14 – это первый авиационный двигатель, полностью разработанный в современной России. От аналогов он отличается меньшим расходом топлива. По мнению разработчиков, эксплуатационные расходы на ПД-14 будут ниже на 14-17%, а стоимость жизненного цикла двигателя меньше на 15-20%.

<https://www.vesti.ru/article/2483569>

<https://www.vesti.ru/video/2239502>

ТАСС; 2020.10.11; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: ИСПОЛНЕНИЕ РАСХОДОВ БЮДЖЕТА НА НАЦПРОЕКТЫ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ СОСТАВИЛО 70%

Расходы федерального бюджета РФ на реализацию национальных проектов и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в январе-октябре 2020 года исполнены на 70,2%, что составляет почти 1,6 трлн рублей из запланированных ранее 2,2 трлн рублей. Об этом свидетельствуют оперативные данные Счетной палаты РФ, имеющиеся в распоряжении портала "Будущее России. Национальные проекты", оператором которого выступает ТАСС.

По предварительным данным, лидерами по исполнению расходов на 1 ноября являются нацпроекты "Демография" (86,2%) и "Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы" (75,7%). В пятерку самых эффективных проектов по исполнению расходов также входит "Здравоохранение" (73,7%), "Наука" (69,8%), "Культура" (67%), следом за которым сразу идет "Международная кооперация и экспорт" (66,9%). Самые низкие показатели - у нацпроекта "Цифровая экономика" (34,4%). В конце списка также "Жилье и городская среда" (52,2%) и "Экология" (53,7%).

В нацпроекте "Демография" наилучшие показатели по формированию системы мотивации граждан к здоровому образу жизни (исполнение - 95,5%) и финансовой поддержке семей при рождении детей (91,4%), наихудшие - по федпроекту, создающему условия для занятости женщин при помощи открытия новых детских садов и организации переобучения женщин с маленькими детьми (51,1%), а также по федпроекту "Спорт - норма жизни" (55,9%).

В национальном проекте "Малое и среднее предпринимательство" все федеральные проекты имеют высокие показатели по расходованию средств, самым исполняемым

Министерство транспорта РФ

является "Популяризация предпринимательства" (88,4%). В проекте "Здравоохранение" наилучшие показатели по развитию экспорта медицинских услуг (100%), наихудшие - по созданию единого цифрового контура (49,7%). В проекте "Наука" самое высокое исполнение по развитию научной кооперации (79,4%), самое низкое - по развитию кадрового потенциала (30,6%). В нацпроекте "Культура" самые лучшие показатели у федпроекта по созданию условий для реализации творческого потенциала нации (85,1%), самые плохие - по цифровизации услуг (52,2%).

В нацпроекте "Производительность труда" самым успешным федпроектом является "Адресная поддержка повышения производительности труда на предприятиях (67,4%), в экспортном нацпроекте - "Системные меры развития международной кооперации и экспорта" (69,7%) и "Экспорт продукции АПК" (68%).

В дорожном нацпроекте наихудшее значение у федеральных проектов "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" (29,1%) и "Безопасность дорожного движения" (43,4%). В жилищном нацпроекте самые низкие показатели по сокращению непригодного для проживания жилищного фонда (41,5%), в проекте "Экология" - по обращению с твердыми коммунальными отходами (36,8%). В нацпроекте "Образование" самым "отстающим" является федпроект "Социальная активность" (43,5%), в Комплексном плане - федпроект "Железнодорожный транспорт и транзит" (30,3%). В нацпроекте "Цифровая экономика" исполнение всех федпроектов находится в диапазоне 26,2%-49,6%.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/scetnaa-palata-ispolnenie-rashodov-budzeta-na-nacproekty-za-10-mesacev-sostavilo-70-percent>

ТАСС; 2020.10.11; В РОССИИ ЗАПУСТИЛИ ПОРТАЛ НАЦИОНАЛЬНЫЕПРОЕКТЫ.РФ

Интернет-портал **национальныепроекты.рф** запущен в России, он призван помочь населению получать сведения о личной пользе от реализации нацпроектов. Об этом на презентации в ТАСС в режиме видеосвязи сообщил **вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко**.

"Сегодня мы запускаем портал национальныепроекты.рф. Его отличительная особенность - это персональный подход к каждому жителю нашей страны. И самое важное - обратная связь с правительством", - сказал он.

Чернышенко подчеркнул, что такая обратная связь крайне важна для достижения обозначенных президентом России Владимиром Путиным национальных целей и выполнения эффективных мероприятий, заложенных в национальных проектах.

Вице-премьер отметил, что на сайте любой гражданин сможет узнать, как нацпроекты улучшают его жизнь, а также получить информацию о медицинских услугах, соцвыплатах, спортивных или культурных возможностях для развития. Также можно будет узнать о возможностях улучшения жилищных условий.

Платформа станет преемником сайта "Будущее России. Национальные проекты".

Для себя, семьи и бизнеса

Генеральный директор АНО "Национальные приоритеты" София Малявина отметила, что портал будет постоянно развиваться. "В течение двух недель мы уже введем дополнительный сервис, а именно обратную связь, где каждый сможет оставить свое предложение или задать вопросы, либо высказаться о том, как национальные проекты

должны развиваться дальше. Я хочу сказать большое спасибо команде ТАСС, которая делала прекрасные тексты, лонгриды, новости в течение полутора лет. И платформа национальныепроекты.рф - это следующий шаг в развитии этой работы", - сказала она.

Малявина добавила, что к работе над платформой планируется привлечь широкий круг профессионалов и экспертов в своей области. "Это министерства и ведомства, некоммерческий сектор, все те люди, которые задействованы в реализации нацпроектов, это и учителя, и врачи, все те, кто представляют профессиональную сферу, ведущие бизнесмены", - уточнила она.

Гендиректор ТАСС Сергей Михайлов отметил, что сегодня дан хороший старт второму этапу работы по информированию населения о реализации нацпроектов, а портал "Будущее России. Национальные проекты" передает новой платформе своеобразную эстафетную палочку.

Михайлов напомнил, что за полтора года ресурс "Будущее России. Национальные проекты", запущенный ТАСС по поручению правительства РФ, стал полноценным самостоятельным онлайн-СМИ, где было опубликовано более 35 тыс. материалов. "Это был наш любимый ребенок, которому всего полтора года, но он очень многого достиг, - фактически самый цитируемый ресурс вместе с ТАСС на территории России, его посетили вместе с соцсетями более 37 млн человек. Он был удостоен двух престижных премий, включая Премию Рунета", - сказал Михайлов.

По его словам, ТАСС многое сделал для того, чтобы дать хороший старт сложной информационной работе. "Я уверен, что второй этап будет более прагматичным. Весь портал будет наполнен разного рода сервисами, чтобы любой человек получил очень простой ответ на свои вопросы, сумел одним кликом открыть окно и понять, как нацпроекты проецируются на его жизнь и работу, как он может с помощью нацпроектов сделать свою жизнь, свой бизнес лучше. Как можно помочь себе и своей семье", - сказал он.

Михайлов также сообщил, что опыт журналистов ТАСС будет востребован при развитии новой платформы. Агентство также продолжит освещать реализацию национальных проектов на всех своих ресурсах, заверил он.

<https://tass.ru/politika/9959583>

ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО СОЗДАНИЕ В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ КАСПИЙСКОГО КЛАСТЕРА НА БАЗЕ ДВУХ ОЭЗ

Премьер-министр России Михаил Мишустин подписал постановление о создании портовой особой экономической зоны и Каспийского кластера в Астраханской области, сообщила во вторник **пресс-служба** правительства РФ.

Согласно документу, новую портовую зону "Оля" в Лиманском районе объединят с уже существующей ОЭЗ промышленно-производственного типа "Лотос", в результате чего будет сформирован Каспийский кластер.

Кластер станет грузовой базой для международного транспортного коридора "Север - Юг", связывающего страны Северной и Западной Европы с Индией и Ираном, отмечает **пресс-служба**.

"На выделенной территории создадут необходимую для бизнеса инфраструктуру, проведут инженерные коммуникации. В 2021 и 2022 годах на эти цели будет направлено более 2,5 млрд рублей", - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, организациям, представленным в кластере, будут доступны налоговые и таможенные льготы, в том числе процедура свободной таможенной зоны. Резиденты также смогут рассчитывать на консультационную поддержку со стороны управляющей компании при реализации инвестпроектов.

"Принятое решение повысит конкурентоспособность российских портов на Каспии и позволит привлечь грузовые потоки из соседних стран", - подчеркивается в сообщении.

ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; ПУНКТ ПРОПУСКА "ТАШАНТА" В РЕСПУБЛИКЕ АЛТАЙ НА ГРАНИЦЕ РФ И МОНГОЛИИ ПРИОСТАНОВИЛ РАБОТУ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА

Международный автомобильный пункт пропуска (МАПП) "Ташанта" в республике Алтай на границе России и Монголии приостановил свою работу до 23 ноября, сообщает Пограничное управление ФСБ России по Республике Алтай.

"Пропуск лиц и транспортных средств через государственную границу Российской Федерации в пункте пропуска "Ташанта" временно приостановлен в связи с закрытием монгольского пункта пропуска Цаган-Нур до 23 ноября 2020 года", - сказано в сообщении.

Решение закрыть границу было принято правительством Монголии в целях предупреждения и снижения риска распространения пандемии COVID-19 внутри своей страны, отмечается в сообщении.

По информации оперативного штаба по борьбе с распространением коронавируса в Республике Алтай, на 9 ноября в регионе было выявлено 100 новых случаев заражения, общее количество заразившихся составило 8,9 тысячи человек.

ПРАЙМ; 2020.10.11; В ГОСДУМЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ВОЗМОЖНЫЙ ЗАПРЕТ ШИПОВАННОЙ РЕЗИНЫ

Перспективы возможного введения на территории России моратория на использования шипованной резины прокомментировал в эфире радио Sputnik член комитета по транспорту и строительству Госдумы, депутат Александр Васильев.

Он отметил, что в нижней палате парламента РФ между собой обсуждают возможность запрета шипованной резины. Причина - спасение дорог. Обсуждение ведется практически каждый год, и текущий 2020 не стал исключением.

Пока единого мнения по этому вопросу в Думе по-прежнему нет, отметил 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", - пояснил он.

в Думе отвергают введение полного моратория на использование шипованной резины в стране, но вот о конкретных региональных запретах говорят активно, добавил собеседник.

"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", - заявил он.

Васильев добавил, что сейчас в стране хватает любителей шипованной резины среди автомобилистов из-за ее низкой стоимости по отношению к другим зимним аналогам. Таким гражданам парламентарий 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", - подытожил собеседник радиостанции.

<https://1prime.ru/auto/20201110/832289339.html>

ТАСС; 2020.10.11; НА ТРАССИБЕ ЗАВЕРШИЛИ ЛИКВИДАЦИЮ ПОСЛЕДСТВИЙ СХОДА С РЕЛЬСОВ 30 ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Ликвидация последствий схода с рельсов 30 вагонов с щебнем и дизельным топливом на станции Татарская в Новосибирской области завершена, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе Западно-Сибирской железной дороги (филиал РЖД).

"Во вторник, 10 ноября, в 11:11 (мск) железнодорожники завершили восстановительные работы на месте схода вагонов на станции Татарская. В частности, завершены работы по восстановлению устройств контактной сети, автоматики и телемеханики, железнодорожного полотна", - сообщили в пресс-службе, уточнив, что перекачка дизтоплива завершена.

В пресс-службе пояснили, что последний из сошедших вагонов был установлен обратно на рельсы накануне, 9 ноября, в 22:49 (мск). Работники магистрали восстановили около 400 метров железнодорожного полотна. На данный момент движение по всем путям станции осуществляется в штатном режиме.

Среди 30 вагонов, сошедших с рельсов, было семь цистерн, уточнила во вторник пресс-служба главного управления МЧС региона. Работы по ликвидации последствий ЧП шли круглосуточно, в них участвовали более 500 работников магистрали, а также восстановительные поезда станций Барабинск, Татарская, Омск и Инская и 20 единиц специализированной железнодорожной техники.

О причинах инцидента

Причиной схода с рельсов вагонов стало повреждение колесной пары одного из вагонов, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе Западно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета России.

"Произошла распрессовка бондажа первой колесной пары первой тележки по ходу движения. Сейчас выясняются причины этого", - сказала собеседница агентства.

В воскресенье на станции Татарская в Новосибирской области тепловоз и 30 вагонов с щебнем и дизтопливом сошли с рельсов, в результате чего произошел разлив дизтоплива. В результате инцидента никто не пострадал, была повреждена контактная сеть и ж/д полотно. Поезда дальнего следования были задержаны более чем на 6 часов. СК возбудил уголовное дело о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. В связи с произошедшим власти ввели режим чрезвычайной ситуации в Татарске.

<https://tass.ru/sibir-news/9959229>

ТАСС; 2020.11.11; В ЯКУТИИ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ПРОЕКТНЫЙ ОФИС ДЛЯ ЛИКВИДАЦИИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ И МЕТАЛЛОЛОМА

Власти Якутии планируют создать проектный офис для ликвидации объектов накопленного экологического ущерба - это, прежде всего, металлолом и затопленные суда. Большинство из них находятся в Арктике, сообщил в среду ТАСС **министр экологии, природопользования и лесного хозяйства Республики Саха (Якутия) Сахамин Афанасьев**.

В 2019 году президент России **Владимир Путин** назвал экологическую угрозу главной в Арктике и отметил, что в связи с возможным экономическим освоением арктической зоны эти риски возрастают. В Якутии объекты накопленного экологического ущерба прошлых лет в основном сосредоточены на территориях, где еще в советские времена разрабатывали месторождения золота и олова. Это в основном заброшенные хвостохранилища, поселки, свалки металлолома, затонувшие бесхозные суда.

"Рассматривается [возможность] создания проектного офиса по ликвидации объектов накопленного вреда окружающей среде в виде лома металлов и затонувших судов в Якутии. Разработан проект распоряжения, он направлен на согласование в правительство республики", - сказал Афанасьев. Планируется, что в состав проектного офиса войдут представители региональных министерств экологии, транспорта, имущества и по развитию Арктики.

Задачами проектного офиса станут координация работы властей, учреждений и организаций по ликвидации накопленного экологического ущерба, сбор, анализ и выработка предложений по уборке, информационная поддержка и подготовка рекомендаций главе Якутии и региональному правительству.

"На территории республики предварительно установлено 437 точек накопления лома цветного и черного металла, 84% из них находится в Арктической зоне. В 13 арктических районах республики накоплено более 4,9 млн тонн металлолома. Наиболее крупные объемы металлолома - в Булунском и Усть-Янском районах, [где находятся] 1,3 млн тонн и 1,7 млн тонн соответственно. Примерный состав металлолома - это бочки, железные листы, трубы, кузова автотранспорта и вездеходов, трансформаторы, радиаторы, металлические конструкции, провода. Для прибрежных арктических районов характерны остатки кораблей, в промышленных районах - каркасы горнодобывающей техники", - пояснил Афанасьев.

Для уборки всего металлолома в Якутии, по предварительным расчетам, нужно около 60 млрд рублей. За последние пять лет за счет республиканского бюджета в регионе убрали около 675 тонн металлолома.

Федеральная помощь

Полная ликвидация металлолома и затонувших судов за счет федерального бюджета невозможна, так как эти работы не вошли в нацпроект "Экология", в задачах которого - ликвидация несанкционированных свалок в границах городов и уборка наиболее опасных объектов накопленного экологического ущерба.

По федеральному проекту "Чистая страна", который входит в нацпроект "Экология", в Якутии планируют убрать только один объект - хвостохранилище Куларской золотоизвлекательной фабрики (ЗИФ) в Усть-Янском районе. По его рекультивации уже

готова проектно-сметная документация. Ее разработали на средства регионального бюджета в размере 8,5 млн рублей. Площадь рекультивируемых земель составит 10,3 га.

"Заявка на выделение субсидии из федерального бюджета бюджету республики на ликвидацию хвостохранилища Куларской ЗИФ удовлетворена, и в начале 2021 года ожидается заключение соглашения с Минприроды России на выделение субсидии. Стоимость работ по ликвидации объекта, согласно ПСД, составляет 807,5 млн рублей, работы запланированы в течение 2021-2022 годов. Софинансирование из бюджета Республики Саха (Якутия) составит 8%", - сказал министр.

Помимо этого, в рамках соглашения о сотрудничестве и взаимодействии между Республикой Саха (Якутия) и командованием Северного флота прорабатывается вопрос взаимодействия по вывозу металлолома Северным морским путем.

Затонувшие суда

В середине августа в ходе рабочей поездки на Дальний Восток премьер-министр РФ Михаил Мишустин призвал расчистить акватории от "кладбищ" кораблей. Всего на территории Дальневосточного федерального округа (ДФО) насчитывается более 1 тыс. таких судов. В конце сентября вице-премьер - полномочный представитель президента России в ДФО Юрий Трутнев поручил министерству транспорта РФ изучить возможность подъема судов, которые затонули на Дальнем Востоке и не только угрожают транспорту, но и портят ландшафт.

По данным федерального бюджетного учреждения "Администрация Ленского бассейна внутренних водных путей" в руслах рек Ленского бассейна обнаружено 294 затопленных судна, и собственники 250 из них неизвестны.

Для исполнения поручения премьер-министра региональное министерство экологии в конце августа направило в **Минтранс РФ** предложения в разрабатываемый проект плана мероприятий по подъему и ликвидации затонувших судов.

В министерстве считают, что подъем и утилизацию затопленных судов стоит проводить силами администраций бассейнов внутренних водных путей с финансовым обеспечением из средств федерального бюджета. Также предлагается позволить индивидуальным предпринимателям и юридическим лицам вести работы по подъему судов, которые не причиняют значительного ущерба окружающей среде, и проводить работы по установлению собственников затонувших судов или признанию их бесхозными.

<https://tass.ru/obschestvo/9969079>

ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; FESCO И ВМТП ДОГОВОРИЛИСЬ УРЕГУЛИРОВАТЬ КОНФЛИКТНУЮ СИТУАЦИЮ - ВЛАСТИ

ПАО "Дальневосточное морское пароходство" (МОЕХ: FESH) (ДВМП, базовая компания транспортной группы FESCO), ПАО "Владивостокский морской торговый порт" (МОЕХ: VMTP) (ВМТП, входит в группу FESCO), профсоюз порта и правительство Приморья во вторник подписали четырехстороннее соглашение об урегулировании конфликтной ситуации в ВМТП.

"Соглашение закрепляет следующие пункты: урегулирование конфликтной ситуации на предприятии, установление партнерских отношений и развитие эффективного и взаимовыгодного сотрудничества сторон", - сообщила **пресс-служба** правительства региона.

Документ подписан на три года с правом его пролонгации ежегодно.

"Соглашением предусматривается рост объема грузоперевозок, что позволит увеличить заработную плату сотрудникам", - сказал губернатор Приморья Олег Кожемяко, слова которого приводятся в сообщении.

В сообщении FESCO говорится, что подписи под соглашением поставили президент FESCO Аркадий Коростелёв, губернатор Приморья Олег Кожемяко, гендиректор ПАО "ВМТП" Роман Кухарук и заместитель председателя профсоюзной организации порта Елена Хорошун.

"В рамках соглашения стороны договорились урегулировать разногласия, возникшие в период с 30 сентября по настоящее время, взаимно отозвать претензии и совместными усилиями содействовать развитию порта", - отмечает FESCO.

Кроме того, ВМТП обязуется участвовать в развитии регионального спорта, оказывая поддержку хоккейному клубу "Адмирал", не участвующему в этом сезоне в первенстве Континентальной хоккейной лиги (КХЛ), говорится в пресс-релизе правительства региона.

Ранее сообщалось, что одна из структур "Росатома" станет управляющей компанией ПАО "ВМТП". В настоящее время "Росатом" формирует с FESCO отношения стратегического партнерства.

Сообщалось также, что 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; 2020.10.11; ЗАКОНОПРОЕКТ О ПРОДЛЕНИИ НА ГОД ЛЬГОТЫ ПО НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ

Правительство внесло в Госдуму поправки в Налоговый кодекс (НК) РФ, которые продлевают на 2021 год действие ставки НДС в размере 10% на перевозки пассажиров и багажа на внутренних авиарейсах.

Поправки на заседании думского комитета по бюджету в понедельник представил замглавы Минфина Алексей Сазанов.

"В целях поддержки российских авиакомпаний предлагается продлить на один год ставку НДС в размере 10% при реализации услуг по перевозке пассажиров и багажа через пункты маршрута, расположенные на территории Московского авиаузла", - сказал он. Комитет инициативу поддержал.

НДС в размере 10% на все внутренние авиаперевозки был введен в 2016 году на период до 2021 года. В прошлом году правительство сделало отдельное послабление для внутренних

рейсов в обход Москвы - для них установили нулевой НДС, причем бессрочно. На все полеты в Крым, Калининград и города Дальнего Востока ставка также нулевая, и, по данным Минфина, менять ее не планируется. Между тем **Минтранс РФ** ранее выступал за обнуление НДС для всех внутренних авиаперевозок с 2021 до 2025 года. Как сообщалось, в начале сентября ведомство обратилось с просьбой поддержать это предложение к первому вице-премьеру Андрею Белоусову.

В ходе заседания думского комитета по бюджету также на 2021 год правительство предложило сохранить пониженную (1,6%) ставку по налогу на имущество организаций в отношении железнодорожных путей общего пользования.

Поправки были внесены в законопроект N1022670-7, который планируется рассмотреть во втором чтении на пленарном заседании Госдумы во вторник.

ТАСС; 2020.10.11; В S7 ЗАЯВИЛИ, ЧТО АВИАКОМПАНИИ РФ МОГУТ НЕДОПОЛУЧИТЬ 8 МЛРД РУБЛЕЙ ГОСПОДДЕРЖКИ

Российские авиакомпании могут не успеть получить 8 млрд рублей из планируемых 23,4 млрд рублей господдержки на компенсацию потерь от снижения пассажиропотока во время пандемии, заявил заместитель генерального директора S7 Group Дмитрий Куделькин в ходе круглого стола в Совете Федерации.

"Фактически на текущий момент получено 15 млрд рублей примерно, и, к сожалению, без модификаций правил о предоставлении субсидий, без продления действия этого постановления оставшиеся 8 млрд рублей получить не удастся. **Минтранс** и Росавиация предпринимают активные действия по продлению данного постановления, однако на сегодня изменения в постановление не приняты. Если в ближайшие две-три недели они приняты не будут, то мы этих 8 млрд рублей не получим", - сказал он.
О программе субсидирования

Программа начала действовать в мае этого года и была направлена на ежемесячную компенсацию расходов авиакомпаний, осуществляющих коммерческие перевозки за период с февраля по июнь 2020 года. Всего на программу было выделено 23,4 млрд рублей. Согласно текущим правилам, перевозчики могут получить 365 рублей за каждого пассажира, потерянного в феврале - июле (рассчитывается исходя из трафика прошлого года), поэтому максимальная сумма выплаты авиакомпаниям составляет 15 млрд рублей из 23,4 млрд рублей. Бывший министр транспорта РФ Евгений Дитрих сообщал в октябре, что ведомство планирует изменить правила предоставления субсидий, следовательно и итоговый объем субсидий увеличится с 24,3 млрд рублей до 30 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9959467>

ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; "АЭРОФЛОТ" ФИКСИРУЕТ ПАДЕНИЕ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ В РФ НА 20-30%

Цены на авиабилеты в РФ в этом году упали на 20-30% в сравнении с предыдущим годом, заявил СФО "Аэрофлота" (МОЕХ: AFLT) Андрей Чиханчин на "круглом столе" в Совете Федерации во вторник.

"Ждем, когда очередная волна пандемии закончится, и уверены, что наш рынок позволит авиакомпаниям достаточно быстро и активно восстановиться. Понятно, что доходность на текущий момент для авиакомпаний достаточно низкая, цены на билеты по нашим оценкам упали от 20 до 30% в сравнении с предыдущим годом", - сказал Чиханчин.

"Конечно, в высокий сезон компаниям заработать не удалось. Конечно же, будут убытки и в этом году и, возможно, и в следующем - все будет зависеть от того, что будет происходить с пандемией", - добавил топ-менеджер.

Он при этом обратил внимание на важность увеличения субсидирования региональных авиаперевозок, которые позволяют продавать билеты по более доступным ценам. Также следует развивать онлайн-продажи субсидированных билетов, которые сейчас в основном доступны только в кассах.

ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; ХОЛДИНГИ ТРОЦЕНКО И ВЕКСЕЛЬБЕРГА НА ФОНЕ ОТБОРА ИНВЕСТОРА АЭРОПОРТА МАГАДАНА УЧРЕДИЛИ ООО "АБС МАГАДАН"

ООО "Новпорт холдинг" Романа Троценко и АО "УК "Аэропорты регионов" Виктора Вексельберга учредили дочернюю компанию ООО "АБС Магадан", следует из данных системы "СПАРК-Интерфакс".

Компания зарегистрирована 9 ноября с уставным капиталом 1 млн руб., у "Аэропортов регионов" и "Новпорта" в нем по 50%. Основной вид деятельности ООО - консультирование по вопросам коммерческой деятельности и управления.

Ранее в октябре АО "Корпорация развития Магаданской области" начало отбор инвестора для заключения инвестсоглашения по реконструкции аэропорта Магадана "Сокол". Проект включает строительство нового пассажирского и грузового терминалов, привокзальной площади, реконструкцию инженерных коммуникаций. Размер инвестиций должен быть не менее 4,298 млрд руб., следует из конкурсной документации. Победитель аукциона в обмен на инвестиции получит 75% - 1 акцию АО "Аэропорт Магадан", блокпакет останется за Магаданской областью.

Аэропорт "Сокол", расположенный в 38 км от Магадана, имеет одну взлетно-посадочную полосу, в прошлом году он обслужил более 400 тыс. пассажиров.

В начале этого года "Аэропорты регионов" и "Новпорт" учредили ООО "АБС" (полное название, по неофициальным данным, - "Аэропорты большой страны"). Эта компания участвовала в конкурсе правительства Амурской области на реконструкцию и концессионное управление аэропортом Благовещенска. В конце сентября "АБС" сообщало, что выиграло этот конкурс, предложив за проект более 7 млрд руб. Однако по жалобе другого участника - компании "КрасИнвест" (контролирует красноярский аэропорт "Емельяново") Федеральная антимонопольная служба отменила его итоги и предписала области провести новый отбор.

Источник "Интерфакса", близкий к одному из холдингов, говорил, что в дальнейшем "АБС" может стать основой для консолидации малых региональных аэропортов с годовым пассажиропотоком до 500 тыс. человек. Прежде холдинги Троценко и Вексельберга участвовали в конкурсах в качестве конкурентов.

ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" В ОКТЯБРЕ СНИЗИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В 1,5 РАЗА, АКТИВНО ВОЗОБНОВЛЯЮТ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Авиакомпания "Уральские авиалинии" (МОЕХ: URAL) в октябре текущего года сократила перевозку пассажиров в 1,5 раза по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года, до 578,718 тыс. человек, сообщает **пресс-служба** авиакомпании.

Министерство транспорта РФ

На внутренних воздушных линиях перевезено 412,178 тыс. человек (рост на 1,6%), на международных - 166,54 тыс. (снижение в 2,8 раза).

Отмечается, что с наступлением низкого сезона авиакомпания активно возобновляет программу по выполнению грузовых перевозок.

"На данный момент на 8 воздушных судах выполнены модификации, позволяющие осуществлять грузовые рейсы. До конца ноября планируется выполнить подобные модификации еще на 3 самолетах", - говорится в сообщении.

По итогам января-октября перевозки пассажиров сократились на 39% к уровню аналогичного периода прошлого года - до 5 млн 68,101 тыс. человек. На внутренних воздушных линиях перевезено 3 млн 806,053 тыс. человек, на международных - 1 млн 262,048 тыс. человек. Всего за этот период выполнено 38,554 тыс. рейсов (снижение на 29%).

ИНТЕРФАКС; 2020.10.11; NORDWIND ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ОТКРЫТИЯ РЯДА ВНУТРЕННИХ НАПРАВЛЕНИЙ В ЗИМНЕМ РАСПИСАНИИ

Nordwind повторно перенесла открытие ряда внутрироссийских рейсов, на этот раз до конца зимнего расписания (27 марта - ИФ), сообщила **пресс-служба** авиакомпании.

Речь идет о маршрутах Красноярск - Иркутск, Иркутск - Новосибирск, Красноярск - Тюмень, Красноярск - Уфа, Уфа - Тюмень, Красноярск - Улан-Удэ.

Ранее Nordwind уже переносила запуск полетной программы по этим направлениям - с 24 октября на 15 ноября. Оба переноса, как отмечает в сообщениях авиакомпания, произошли "по техническим причинам".

Сообщается, что пассажиры отмененных рейсов имеют возможность пересесть на альтернативные рейсы (актуально только для рейсов с 15 по 21 ноября) или вернуть деньги за билеты.

В прошлом году Nordwind перевезла 5,5 млн человек, став восьмой крупнейшей авиакомпанией РФ. Парк компании состоит из девяти Boeing-777, двух A330, тринадцать Boeing-737 и девяти A321.

РБК; 2020.10.11; ПРОВЕРКА BOEING 737 MAX ПОЧТИ ОКОНЧЕНА. ПОЛЕТЫ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ В НОЯБРЕ

Надзорные органы завершают проверку изменений, внесенных в модель после двух авиакатастроф. Но не все авиакомпании смогут оперативно вернуть 737 MAX в график полетов

Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) завершает рассмотрение изменений, которые компания Boeing внесла в модель 737 MAX, и рассчитывает завершить этот процесс в «ближайшие дни». Об этом глава управления Стив Диксон сообщил Reuters в понедельник.

Другие источники сказали агентству, что FAA готовится отозвать запрет на полеты уже 18 ноября. Однако, по словам чиновника, сначала управление должно удостовериться, что Boeing решил проблемы, которые привели к двум авиакатастрофам.

На момент закрытия Нью-Йоркской биржи в понедельник, 9 ноября, акции Boeing выросли на 13,7% (до \$179,36). Основными бенефициарами вчерашнего ралли стали компании, сильно пострадавшие в пандемию, — отели, авиалинии, круизные операторы и сервисы бронирования. Их бумаги резко подскочили после новости о том, что вакцина от COVID, созданная при участии Pfizer, имеет эффективность 90%.

Если Boeing получит разрешение от FAA, авиакомпании должны будут обновить программное обеспечение и провести переподготовку пилотов. Этот процесс займет не менее 30 дней. Крупнейший в мире оператор Boeing 737 MAX — Southwest Airlines — заявил, что потребуется несколько месяцев, чтобы выполнить требования FAA. По этой причине авиакомпания не планирует возвращать в расписание полеты на Boeing 737 MAX до второго квартала 2021 года.

К запрету полетов Boeing 737 MAX привели две катастрофы. Первая произошла в Индонезии 29 октября 2018 года. В результате падения погибли 189 человек. 10 марта 2019 года в Эфиопии разбился лайнер той же модели. Жертвами стали 157 человек. Причиной крушений считают сбой в работе системы MCAS (система улучшения маневренности — Maneuvering Characteristics Augmentation System).

<https://quote.rbc.ru/news/article/5faa4ea49a79474da888164a>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.11; "РОСТЕХ" ПОСТРОИЛ ОПЫТНЫЙ САМОЛЕТ MC-21 С РОССИЙСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

"Ростех" завершил постройку первого опытного самолета MC-21-310 с российскими двигателями ПД-14, говорится в релизе госкорпорации.

"Предстоящие испытания <...> — это знаковое событие для отрасли, наглядное подтверждение того, что у отечественного гражданского авиастроения есть будущее", — приводятся в сообщении слова индустриального директора авиационного кластера "Ростеха" Анатолия Сердюкова.

В рамках подготовки к первому полету специалисты проверят системы самолета, отработают наземный запуск силовой установки, протестируют двигатели при движении по аэродрому на различных скоростях.

Шестого ноября самолет перевели из цеха окончательной сборки в летно-испытательное подразделение Иркутского авиационного завода — филиала ПАО "Корпорация "Иркут".

MC-21-300 — ближне- и среднемагистральный пассажирский самолет нового поколения вместимостью от 150 до 211 пассажиров. Первый полет совершил 28 мая 2017 года. Завершение сертификации запланировано на 2020-й, запуск серийного производства — на 2021-й. Первым эксплуатантом нового воздушного судна, предположительно, станет "Аэрофлот".

Ранее лайнер проходил испытания с иностранными двигателями PW1400G фирмы Pratt & Whitney, теперь предстоят тесты с ПД-14.

<https://ria.ru/20201110/samolet-1583942623.html>