



Ежедневный мониторинг СМИ

16 НОЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.11.15 22.40; ГОСДУМА ВПЕРВЫЕ УТВЕРДИЛА ФЕДЕРАЛЬНЫХ МИНИСТРОВ.....	2
ЭКСПЕРТ; УЛЬЯНОВ НИКОЛАЙ, ЩУКИН АЛЕКСЕЙ; 2020.11.16; ПЕРСОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДОВЕЛА МИНИСТРОВ ДО ВЫХОДА	3
ТАСС; 2020.11.15; ГЛАВА МИНТРАНСА УШЕЛ НА САМОИЗОЛЯЦИЮ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ТЕСТА НА КОРОНАВИРУС	9
РБК ТВ # АВТОНОВОСТИ; 2020.11.15 19:42; АВТОНОВОСТИ	9
ТВЦ МОСКОВСКАЯ НЕДЕЛЯ; 2020.11.15 14.32; ПО КАКИМ ЗАКОНАМ СЕГОДНЯ ЖИВЕТ МАЛАЯ АВИАЦИЯ	12
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА. НЕДЕЛЯ В ГОРОДЕ; 2020.11.15 08:22; КОГДА НОВОСЕЛЬЕ?	13
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.11.16; ЗАМЕСТИТЕЛЬСКАЯ ТЕРАПИЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕАЛИЗУЕТ ПРОГРАММУ ОЗДОРОВЛЕНИЯ СТРУКТУРЫ МИНИСТЕРСТВ И ВЕДОМСТВ.....	15
РБК; ОЛЬГА АГЕЕВА; 2020.11.16; ДОНОРЫ ИСКУССТВЕННЫХ ГОСОРГАНОВ; ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО. ЭКСПЕРТЫ ВЫЯВИЛИ НОВЫЕ МОШЕННИЧЕСКИЕ СХЕМЫ ПРИ ГОСЗАКУПКАХ	17
ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.11.16; СОБЛЮДАТЬ ЗАКОН ДЕШЕВЛЕ: КАК НАРУШИТЕЛИ ПО «ПЛАТОНУ» ПОПОЛНЯЮТ ДОРОЖНЫЙ ФОНД; К ПЯТИЛЕТИЮ РАБОТЫ ГОССИСТЕМА ОЦЕНИЛА СТРУКТУРУ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК И ВЛИЯНИЕ КОРОНАВИРУСА	20
ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2020.11.16; ВОДИТЕЛЯМ АВТОБУСОВ НАДЕНУТ ПРОТИВОСОННЫЕ БРАСЛЕТЫ; МИНТРАНС РАЗРАБАТЫВАЕТ НОВЫЙ СТАНДАРТ КОНТРОЛЯ СОСТОЯНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ.....	25
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.16; ПАССАЖИРНО БУДЕТ; ОАО РЖД ПОВЕРНУЛОСЬ К ЛЮДЯМ ИНВЕСТИЦИЯМИ	26
ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КЛЕВОШИН; 2020.11.16; ИНОСТРАННЫМ ДРОНАМ НЕ ДАДУТ РАБОТАТЬ В ГОССЕКТОРЕ; ЗАКУПКИ БЕСПИЛОТНИКОВ ДЛЯ ГОСНУЖД МОГУТ БЫТЬ ОГРАНИЧЕНЫ	27
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА, НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.11.16; ПОТОМУ, ПОТОМУ ЧТО БЕСПИЛОТЫ; ВОЗДУШНЫЕ СУДА РАЗНЫХ ТИПОВ УРАВНИВАЮТ В ПРОСТРАНСТВЕ.....	29
ОГОНЕК; ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА; 2020.11.16; РАЗБОР ПЕРНАТЫХ	30
РБК; СЕРКОВ ДМИТРИЙ, БОБЕНКО МАЙЯ, ТАЛАВРИНОВ МАКСИМ; 2020.11.15; РОСАВИАЦИЯ ПРОВЕРИТ "ПОБЕДУ" ИЗ-ЗА ТРАЕКТОРИИ ПОЛЕТА В ПОДДЕРЖКУ ДЗЮБЫ.....	35
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ СМЕРНОВА; 2020.11.14; РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛА АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ С ДВУМЯ ТЕПЛЫМИ СТРАНАМИ: ПОЛЕТЯТ ЛИ ТУДА ТУРИСТЫ	36
ИЗВЕСТИЯ; 2020.11.16; БЮДЖЕТНАЯ ВЫДЕРЖКА; СЕНАТОР ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ - О ЗАДАЧАХ ОСНОВНОГО ФИНАНСОВОГО ДОКУМЕНТА В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ	37
ТАСС; 2020.11.15; ХУСНУЛЛИН: В РФ ДОЛЖЕН ПОЯВИТЬСЯ ЕДИНЬЙ ГОСЗАКАЗЧИК В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА.....	39

ВРЕМЯ Н.НОВГОРОД; 2020.11.15; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ВХОДИТ В ДЕСЯТЬ ЛУЧШИХ РЕГИОНОВ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД	40
ГУДОК; АЛЕКСАНДРОВА ЕЛЕНА; 2020.11.16; СТУДЕНТЫ УХОДЯТ ДОМОЙ ...	40
ТАСС; 2020.11.15; ПЕРЕВОД ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК В ПЕНЗЕ НА БРУТТО-КОНТРАКТЫ ПОТРЕБУЕТ 600 МЛН РУБЛЕЙ ЕЖЕГОДНО	41
ГУДОК; МАТВЕЕВ АЛЕКСАНДР; 2020.11.16; РЖД НАГРАДИЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ	42
РИА НОВОСТИ; 2020.11.15; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕХ НОВЫХ СТАНЦИЙ МЦД ЗАВЕРШАТ ДО КОНЦА ГОДА	43
ТАСС; 2020.11.14; РОСМОРПОРТ НАЧАЛ ИСПЫТАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ СУДОВ	43
ТАСС; 2020.11.16; СО ДНА АВАЧИНСКОЙ БУХТЫ НА КАМЧАТКЕ ПОДНИМУТ ПЕРВЫЕ ЧЕТЫРЕ ЗАТОНУВШИХ СУДНА	44
ТАСС; 2020.11.16; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И КУРИЛАМИ СТАНЕТ ЕЖЕДНЕВНЫМ ДО КОНЦА ГОДА	44
ТАСС; 2020.11.15; ТРУТНЕВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ПРОЕКТНЫЕ ИНСТИТУТЫ НУЖНО ЛИШАТЬ ЛИЦЕНЗИИ ЗА НЕКАЧЕСТВЕННУЮ РАБОТУ	45
ТАСС; 2020.11.15; ВЫКАТИВШИЙСЯ ЗА ПРЕДЕЛЫ ВПП В НОВОСИБИРСКЕ АН-124 СОВЕРШАЛ ПОСАДКУ БЕЗ ЭЛЕКТРОННЫХ СИСТЕМ	45
ТАСС; 2020.11.14; ОНК НЕ ДАЛИ ПОГОВОРИТЬ С ПОДОЗРЕВАЕМЫМ В ГОСИЗМЕНЕ СОТРУДНИКОМ "АЭРОФЛОТА"	46

ПУБЛИКАЦИИ

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.11.15 22.40; ГОСДУМА ВПЕРВЫЕ УТВЕРДИЛА ФЕДЕРАЛЬНЫХ МИНИСТРОВ

ВЕДУЩАЯ: Сейчас о новых лицах в российском правительстве и о новом порядке утверждения на министерские посты. Впервые кандидаты прошли через обсуждение и голосование в Государственной Думе. Такие полномочия у депутатов появились недавно. После принятия поправок в Конституцию роль парламента в формировании кабинета министров стала более значимой. Но окончательное слово - за главой государства.

Михаил МИШУСТИН, председатель Правительства РФ: Президент поддержал наши предложения по отставке ряда министров. В соответствии с новым федеральным

конституционным законом, я внес в Государственную Думу несколько кандидатур на должности членов правительства.

ВЕДУЩАЯ: В отставку отправили главу Минтранса Евгения Дитриха, Минстроа Владимира Якушева - он сразу же получил новое назначение - полпредом в Уральском федеральном округе вместо Николая Цуканова. А бывший министр природных ресурсов и экологии Дмитрий Кобылкин перешел на партийную работу исполняющим обязанности замсекретаря Генсовета "Единой России". На их должности утверждены: Алексей Чекунков - Минвостокразвития, **Виталий Савельев** - Минтранс, Александр Козлов - Минприроды, Ирек Файзуллин - Минстрой, Николай Шульгинов - Минэнерго. Шульгинов - вместо Александра Новака, который стал новым вице-премьером. Всех новых министров объединяет то, что в своих отраслях они профессионалы, и все успели поработать в регионах.

Ирек ФАЙЗУЛЛИН: Привык работать, в республике 10 лет министром. Немножко схема работы другая, но коллектив умеет выполнять задачи министерства", - отметил

Николай ШУЛЬГИНОВ: 45 лет в энергетике, она постоянно менялась, нужно определиться, не начинать с кадровых решений, нужно вгрызаться в проблемы, и их начинать решать.

Виталий САВЕЛЬЕВ: У меня неплохой есть опыт работы просто в транспортной инфраструктуре. Я много работал на стройках народного хозяйства СССР в этой части. Поэтому я думаю, все будет нормально.

Александр КОЗЛОВ, министр природных ресурсов РФ: Мусорная реформа - это реформа для каждого человека в нашей стране. Никто не против самой реформы. Ошибки в тактике, стратегии, будем разбираться все вместе.

Алексей ЧЕКУНКОВ, министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики: Буду защищать интересы Дальнего Востока и Арктики, как лев. Спасибо.

https://www.1tv.ru/news/2020-11-15/396817-gosduma_vpervye_utverdila_federalnyh_ministrov

ЭКСПЕРТ; УЛЬЯНОВ НИКОЛАЙ, ЩУКИН АЛЕКСЕЙ; 2020.11.16; ПЕРСОНАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ДОВЕЛА МИНИСТРОВ ДО ВЫХОДА

Состав обновленного после отставки Дмитрия Медведева правительства вновь подвергся изменениям: кабинет обновлен на четверть, и это, возможно, не предел

Михаил Мишустин укрепляет правительство людьми, вместе с которыми ему будет легче справиться с задачами, стоящими перед кабинетом. Тем более что времена настали непростые: тут тебе и пандемия, и международная обстановка, грозящая новыми кризисами и санкциями.

В правительстве 21 министерский пост; сменилось пять министров. Плюс Александр Новак, покинувший пост министра энергетики, стал десятым вице-премьером.

Существенно, если учитывать, что мощное обновление и модернизация кабинета произошли в момент передачи поста председателя правительства от Дмитрия Медведева к Михаилу Мишустину в начале этого года.

Сейчас новые люди пришли в ключевые с точки зрения экономики министерства: природных ресурсов и экологии, энергетики, строительства и ЖКХ, транспорта, развития Дальнего Востока и Арктики.

В процессе ротации в правительстве оформились жесткие вертикали как минимум двух вице-премьеров. Юрий Трутнев получил своего человека на посту министра природных ресурсов и экологии. Марат Хуснуллин провел на первую позицию в министерстве строительства и ЖКХ Ирека Файзуллина, своего бывшего заместителя в период работы в руководящих органах Татарстана.

Впервые проведенная процедура утверждения новых членов правительства в Государственной думе, ставшая возможной после принятия поправок в Конституцию, не принесла сюрпризов: дисциплинированная "Единая Россия", имеющая большинство в

нижней палате, обеспечила нужное число голосов. Все предложенные кандидаты были утверждены. Как подытожил Владимир Жириновский, "нам дали полномочия открыть рот, но не принять решение".

Вверх по лестнице

Значительное число комментариев относительно назначения теперь уже бывшего министра энергетики Александра Новака вице-премьером сводится к тому, что это стоит рассматривать как шаг вверх по карьерной лестнице. Как поощрение за удачно проведенные переговоры с мировыми участниками нефтяного рынка, создание конфигурации "ОПЕК-плюс", что позволило за счет сокращения добычи нефти добывающими странами сохранить цены на нее на относительно приемлемом уровне. Впереди новые переговоры. Ряд стран выступают за дальнейшее ограничение объемов добычи, Россия же скорее против этого и будет выступать за сохранение статус-кво, то есть за продление текущих условий. Более высокий статус вице-преьера, как считается, сыграет на усиление переговорной позиции Александра Новака и позволит продлить сделку на выгодных для России условиях.

Кроме того, как представляется, впереди тяжелые переговоры о введении "углеродного налога", за введение которого ратуют в Европе и который потенциально может нанести серьезный ущерб российским экспортерам.

В первые дни после объявления о кадровых перестановках высказывались предположения, что Александр Новак помимо ТЭК "заберет" у другого вице-преьера - Юрия Борисова, курирующего промышленность, энергетику и оборонный комплекс, - еще и гражданскую промышленность. Однако после прошедшей в Госдуме процедуры утверждения министров, которую предваряли консультации в профильных комитетах, стало очевидно, что Борисова "разгрузят" только от топливно-энергетического комплекса. Тем не менее Новак "обречен" на тесную работу с Борисовым и подведомственной ему промышленностью. Выступая перед депутатами Госдумы, без пяти минут вице-премьер назвал приоритеты своей работы на новой должности. Это ускоренная газификация страны, повышение эффективности добычи углеводородов и развитие новых провинций, разработка трудноизвлекаемых запасов (ТРИЗ), укрепление позиций России на рынке СПГ, развитие нефтегазохимии и несырьевого экспорта. Решение всех этих задач невозможно без разработки и внедрения новых технологий, производства различного сложного оборудования и машин.

Александр Новаку не удалось эффективно поучаствовать в выборе нового министра энергетики - им стал Николай Шульгинов, перешедший на новую должность с поста главы "Русгидро".

Николай Шульгинов начал карьеру в энергетике, когда Александру Новаку было всего пять лет. Большая ее часть прошла в компаниях сетевого хозяйства и диспетчеризации электроэнергетики; последняя его должность перед назначением генеральным директором "Русгидро" - первый заместитель правления "Системного оператора". В связи с этим ожидается усиление работы министерства в части электроэнергетики. Выступая в Госдуме, Николай Шульгинов обозначил здесь две основные задачи, требующие решения: перекрестное субсидирование и совершенствование сетевого комплекса. Не исключено, что вторая задача будет решена за счет окончательной деприватизации сетевого хозяйства.

Что касается прочих секторов, то здесь важным для Шульгинова станет выстраивание отношений с основными донорами российского бюджета - добытчиками углеводородов, которые, отметим, уже выстроены у Александра Новака.

Поезд дальше не идет, просьба освободить вагоны

Информация о грядущей отставке министра транспорта Евгения Дитриха появилась за несколько дней до официального объявления на фоне отказа правительства пересмотреть тарифы РЖД на следующий год в сторону увеличения.

Глава Минтранса рассказал журналистам, что на совещании в правительстве "было принято решение о том, что в 2021 году параметры долгосрочной тарифной политики РЖД, в которой определены все элементы тарифообразования, меняться не будут". Министр добавил, что размер тарифов на следующие годы - 2022-й и 2023-й - обсуждаются.

В 2017 году было решено, что длительное время тарифы РЖД будут ежегодно индексироваться по формуле "инфляция минус 0,1%". В октябре РЖД предложили правительству дополнительно проиндексировать, то есть повысить, тарифы на порожний пробег вагонов и перевозку грузов в контейнерах. Причем на порожний пробег весьма существенно - на 15,8%. У РЖД большая инвестпрограмма, и деньги компании нужны. Но не только ей: инициатива вызвала резкое сопротивление со стороны операторских компаний, потери которых в случае принятия решения могли бы составить до 25% доходов. В итоге они сумели "отбить" предложения РЖД.

Отвечая на вопрос журналистов, связаны ли отставки министров с невыполнением поручений Владимира Путина, пресс-секретарь президента Дмитрий Песков ответил, что никакой связи здесь нет, "это ротационный процесс". Представляется, что в случае с Евгением Дитрихом речь все-таки идет не о ротации.

Открывая заседание правительства 22 октября, Михаил Мишустин сказал, что в повестке дня есть еще один вопрос - об исполнительской дисциплине: "Обсудим, как выполняются поручения президента и правительства". В закрытой части совещания премьер, на основе предоставленных ему аппаратом правительства данных, довольно жестко напомнил членам кабинета, что они несут персональную ответственность за исполнение поставленных перед ними президентом и председателем правительства задач. Позднее издание *Vaia* опубликовало эти данные. Судя по ним, наибольшая доля невыполненных в срок поручений - 76% - как раз у Минтранса.

Новым министром транспорта назначен **Виталий Савельев**, более десяти лет возглавлявший "Аэрофлот".

Кто станет директором "Аэрофлота" вместо него, пока неизвестно. На рынке предпочтение отдают двум кандидатам - это Андрей Калмыков, генеральный директор авиакомпании "Победа", и генеральный директор Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) Михаил Полубояринов. Последний начиная с 2000 года в течение десяти лет работал в "Аэрофлоте", дойдя по служебной лестнице до заместителя генерального директора, а затем, в 2009 году, перешел во Внешэкономбанк. В этот год предыдущий глава Аэрофлота Валерий Окулов уступил свое место **Савельеву**, перейдя на должность заместителя министра транспорта, где курировал авиацию.

После длительного перерыва Михаил Полубояринов в 2017 году вернулся в "Аэрофлот" в качестве члена совета директоров компании. И даже в течение двух лет был его председателем.

Пока же временно исполняющим обязанности гендиректора "Аэрофлота" стал Андрей Чиханчин, заместитель гендиректора по коммерции и финансам. Назначение врио может свидетельствовать о том, что борьба за пост генерального директора между группами заинтересованных продолжается и к моменту отставки **Виталия Савельева** готового компромиссного решения у них не было.

Переход **Виталия Савельева** на новую должность ряд экспертов склонен расценивать как почетное отлучение от руководства "Аэрофлотом". Среди причин на первом плане то, что в качестве главы перевозчика **Савельев** не слишком ратовал за покупку воздушных судов отечественного производства, а также игнорировал поставленную Владимиром Путиным задачу перераспределения внутренних перевозок от Москвы к региональным хабам.

Авиация - одна из наиболее пострадавших от коронакризиса отраслей.

Государство предпринимает серьезные усилия, чтобы не допустить ее краха. (см. "Авиацию дозaprавляют деньгами и преференциями", "Эксперт" № 45 за 2020 год). При

этом параллельно решает задачу возрождения отечественного гражданского авиастроения. Непременное условие для этого - покупка российскими авиакомпаниями российских же самолетов. Однако подвигнуть "Аэрофлот" к их покупке не так-то просто. И сам "Аэрофлот", и его "дочка" лоукостер "Победа" предпочитают эксплуатировать иностранную авиатехнику. Поэтому согласно принятой этим летом стратегии развития группы "Аэрофлот" российские самолеты Sukhoi Superjet 100 и MC-21 будут сконцентрированы в авиакомпании "Россия", входящей в группу.

В этой ситуации "Ростех", в который входят производители самолетов Sukhoi Superjet 100 и MC-21, активно развивает контролируемую авиакомпанию Red Wings. Она получила в лизинг на беспрецедентный для российского рынка двадцатилетний срок от ГТЛК самолеты Sukhoi Superjet 100. И уже известно, что 16 MC-21 компания возьмет в лизинг у компании "Ильюшин финанс", которая также входит в "Ростех".

Кстати говоря, три самолета SSJ-100 Red Wings базируются в екатеринбургском Кольцово, где компания планирует создать региональный хаб.

Сгорел на работе

Дмитрий Кобылкин, будучи губернатором Ямало-Ненецкого автономного округа в 2010-2018 годах, несколько раз занимал верхние строчки в рейтинге эффективности губернаторов от Фонда развития гражданского общества. Уроженец Астрахани показал быстрый карьерный рост в северном нефтедобывающем регионе, и его перемещение в 2018 году на федеральный уровень - в кресло министра природных ресурсов и экологии Российской Федерации в правительстве Дмитрия Медведева - было вполне закономерным.

В наследство от предыдущего министра Сергея Донского ему достался запуск политически и экономически сложной "мусорной" реформы. И старт больше напоминает бег на месте. В созданном под реформу в начале 2019 года "Российском экологическом операторе", призванном стать центром реформы обращения с ТКО, менее чем за два года сменилось два руководителя. Последний, Илья Гудков, покинул свой пост в конце октября, спровоцировав разговоры о скорой отставке министра.

Несмотря на рост тарифов, для населения принципиально ничего не изменилось: аудит отрасли Счетной палатой показал, что основная масса отходов по-прежнему отправляется на свалки. Система сортировки мусора не отлажена, инвесторы в отрасль не идут, объекты по обращению ТКО не строятся. Как следствие, нет в должных объемах получения из отходов вторичных материальных ресурсов и их дальнейшего использования в хозяйственном обороте.

Прорыв здесь только в одном секторе - строительстве мусоросжигательных заводов. Компания "РТ-инвест", среди акционеров которой "Ростех" с блокпакетом, сумела добиться для себя и льготного финансирования, и, что важнее, законодательной поддержки. Год назад сжигание мусора было признано утилизацией, то есть производством полезного продукта - тепла и электроэнергии, которую потребители будут обязаны покупать по "зеленому", то есть более высокому тарифу. Владельцы и менеджмент "РТ-инвест" на деле доказали свою эффективность, продавив нужные им решения.

Дмитрий Кобылкин во время обсуждения законопроекта о приравнивании сжигания мусора к утилизации, поддержал его, но отметил, что "нам самим не нравится история с мусоросжиганием".

Не нравится эта история и отраслевым экспертам, которые считают, что это подрывает основы мусорной реформы как условия для построения рециклинговой экономики.

Но что сделано, то сделано.

Новым главой Минприроды стал Александр Козлов, ранее возглавлявший Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики. Юрист по образованию, с начала 2000-х он работал на различных должностях в угольной отрасли на Дальнем Востоке. В 2011 году

по приглашению на тот момент губернатора Амурской области Олега Кожемяко перешел в правительство области. Дорос до министра ЖКХ, затем в 2014 году избрался мэром Благовещенска. В 2015-м сменил на посту губернатора Олега Кожемяко. Последний был назначен губернатором Сахалина после отставки Александра Хорошавина в связи с коррупционным скандалом.

В 2018 году Александр Козлов добровольно оставил должность, став министром по развитию Дальнего Востока и Арктики. Куратор этого ведомства - полномочный представитель президента в Дальневосточном ФО и одновременно вице-премьер Юрий Трутнев, который, кстати говоря, в течение восьми лет, с 2004-го по 2012-й, был главой Минприроды.

Освободившееся кресло министра по развитию дальневосточного и арктического регионов занял Алексей Чекунков, тоже относящийся себя к команде Трутнева. Чекунков до назначения был генеральным директором Фонда развития Дальнего Востока и Арктики.

В ходе голосования депутатов Госдумы за утверждение Александра Козлова в новой должности было меньше всего голосов - его не поддержали все три оппозиционные партии. А депутат от "Единой России" Ольга Тимофеева, напутствуя Александра Козлова, отметила: "Надеюсь вы понимаете, что приходите в одну из самых лоббистских и коррупционных сфер".

Стройка укрепляется доверенными кадрами

Смена Владимира Якушева на Ирека Файзуллина на посту руководителя Минстроя - это точно не история про не справившегося чиновника. Тем более что Якушев пошел на повышение, став полпредом президента в Уральском федеральном округе. Это и не история о смене стратегии развития отрасли и постановке новых целей. Национальная цель - выйти на объемы строительства 120 млн квадратных метров жилья в год - остается неизменной.

Перестановка в Минстрое - это прежде всего шаг по усилению позиций вице-преьера Марата Хуснуллина, который и является куратором всероссийской стройки.

Владимир Якушев пробыл в должности министра строительства более двух лет. Он был назначен в мае 2018-го еще при премьер-министре Медведеве и остался в правительстве после масштабных перестановок в правительстве в январе. Якушев руководил Минстроем в сложные времена. В отрасли была начата болезненная реформа долевого строительства: застройщики потеряли право продавать квартиры покупателям напрямую, вместо этого была введена система банковских эскроу-счетов. Реформа идет сложно, объемы строительства снизились, но избежать обвала в отрасли удалось. Учитывая еще и пандемию, Минстрой при всем желании не мог показать положительной динамики в отрасли.

Назначение куратором стройки нового вице-преьера, энергичного Марата Хуснуллина, создало интересную комбинацию. В Москве представитель татарстанского клана Хуснуллин работал под руководством "тюменца" Сергея Собянина, зато в федеральном правительстве "тюмонец" Владимир Якушев уже оказался под вице-премьером Хуснуллиным. Зная авторитарный стиль последнего, уже с начала года высказывались предположения, что Якушева "уйдут" из министерства и заменят на выходца Татарстана. Десять лет назад переехав в Москву, Марат Хуснуллин уже в первые месяцы расставил на ключевые посты в стройкомплексе более полусотни выходцев из Казани. И вот бывший министр строительства Татарстана Ирек Файзуллин, который был введен в российский Минстрой в январе в ранге замминистра, наконец стал министром.

Новому руководителю Минстроя вице-премьер уже публично поставил главную цель - выполнение нацпроекта по жилью: ежегодный ввод 120 млн квадратных метров и улучшение условий жизни пяти миллионов жителей страны. Для этого Хуснуллин развивает несколько инициатив. Во-первых, он начал решительный пересмотр строительных и градостроительных норм, а также системы согласования проектов. Это

должно позволить кардинально сократить сроки реализации проектов. Негативный эффект от нововведений: демонтируются остатки системы градорегулирования, города переходят на ручное управление, растет плотность и высотность застройки. Во-вторых, активно продвигается законопроект о всероссийской реновации. Ради быстрого разворачивания реновации предлагается сносить дома по принципу экономической целесообразности и принудительно изымать жилье у тех, кто не соглашается добровольно на переезд. В-третьих, будет активизирована работа по созданию арендного жилья: без этого инструмента непонятно что делать в ситуации падения доходов населения с выросшими объемами строительства.

Полный контроль над профильным министерством дает Марату Хуснуллину возможность активизировать достижение национальных целей в строительстве. Проблема в том, что сама национальная цель в "120 млн квадратов в год" выглядит не только необоснованной и вряд ли достижимой, но и ложной. В стране, где население сокращается и 95% городов являются убывающими, сейчас нет оснований ставить целью форсированное строительство дешевого и высокоплотного жилья.

Еще один проект Марата Хуснуллина, который будет реализовывать Минстрой под руководством нового министра, - развитие Единого госзаказчика в сфере строительства. Этот новый институт, созданный в сентябре на базе Минстроя, должен консолидировать строительные дирекции нескольких министерств - Минспорта, Минобрнауки, Минкультуры, Минздрава и Федеральной налоговой службы. Новый государственный мегазаказчик аккумулирует все бюджетные средства, выделяющиеся этим министерствам на капитальное строительство. В ближайшие три года Единый госзаказчик получит из бюджета на реализацию проектов 300 млрд рублей. Создание мегазаказчика с большим объемом полномочий, управляющего большими бюджетными средствами, резко увеличивает аппаратный вес Минстроя и стоящего за ним Марата Хуснуллина.

ФАС не для вас Под конец недели Михаил Мишустин провел еще одну кадровую перестановку: своего поста лишился глава Федеральной антимонопольной службы Игорь Артемьев. Он возглавлял ФАС на протяжении шестнадцати лет. Глава правительства предложил ему пост своего помощника в правительстве.

Новым главой ФАС назначен теперь уже бывший вице-губернатор Санкт-Петербурга Максим Шаскольский.

До прихода в администрацию города в 2019 году Шаскольский в течение шести лет был генеральным директором Петербургской сбытовой компании, единственный акционер которой - "Интер РАО", где должность председателя правления компании занимает Борис Ковальчук. Эта лежащая на поверхности цепочка связей породила комментарии об ангажированности назначения.

Во время встречи с уходящим с должности Игорем Артемьевым и приходящим Максимом Шаскольским глава правительства, поблагодарив Артемьева за работу, отметил, что сделано было многое: "И много реформ проведено, и борьба с картелями, и совершенствование механизма государственных закупок".

Примечательно, что в этот же день бизнес-омбудсмен Борис Титов обратился с письмом в Госдуму, где рассматривается "антикартельный" законопроект, который существенно снижает порог привлечения предпринимателей к уголовной ответственности за картели. Титов предложил законодательно разделить картельные сговоры на товарных рынках и сговоры на торгах. Как указывается в обращении бизнес-омбудсмента, по статистике ФАС, 95% всех выявляемых картелей - это сговоры на торгах. Именно они влекут за собой вред, связанный с увеличением расходов бюджетов и госкорпораций. Доля сговоров на товарных рынках очень незначительна, и уголовная ответственность за них - слишком суровая мера, считает Борис Титов.

Выявление картелей в компетенции ФАС, и ее активность на этом поприще, очевидно, не нравится бизнесу.

Министерство транспорта РФ

Обращаясь к Максиму Шаскольскому, Михаил Мишустин акцентировал внимание на задаче тарифного регулирования, ликвидации перекрестного субсидирования в энергетике и регулировании рынка цифровых технологий. Шаскольский заверил главу правительства, что антимонопольная служба под его началом "будет работать очень серьезно над ростом ВВП страны" и продолжит внедрение "эталонной методики затрат при установлении тарифов".

ТАСС; 2020.11.15; ГЛАВА МИНТРАНСА УШЕЛ НА САМОИЗОЛЯЦИЮ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ТЕСТА НА КОРОНАВИРУС

Министр транспорта **Виталий Савельев** ушел на самоизоляцию после того, как его тест на коронавирус показал положительный результат. Его обязанности временно будет исполнять первый заместитель министра - руководитель Росавиации Александр Нерадько. Об этом журналистам сообщили в пресс-службе Минтранса РФ.

"Тест на коронавирус, сданный министром транспорта **Виталием Савельевым**, показал положительный результат, - сообщили в министерстве. - В соответствии с требованиями Роспотребнадзора глава Минтранса должен соблюдать самоизоляцию. Его обязанности будет временно исполнять первый заместитель министра транспорта - руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько".

Виталий Савельев, до этого более 10 лет руководивший "Аэрофлотом", был назначен министром транспорта 10 ноября. На посту он сменил Евгения Дитриха.

Министр транспорта РФ **Виталий Савельев** Михаил Терещенко/ТАСС

<https://tass.ru/obschestvo/10008147>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20201115/savelev-1584747659.html>

<https://lprime.ru/transport/20201115/832335558.html>

<https://www.interfax.ru/russia/737189>

<https://www.rbc.ru/society/15/11/2020/5fb17e899a7947138eca6cfc>

<https://iz.ru/1087539/2020-11-15/glava-mintransa-vitalii-savelev-zabolel-covid-19>

<https://www.vesti.ru/article/2485750>

<https://www.ntv.ru/novosti/2479620/>

<https://ren.tv/news/v-rossii/772259-glava-mintransa-savelev-ushel-na-samoizoliatsiiu-iz-za-koronavirusa>

<https://rg.ru/2020/11/15/ministr-transporta-vitalij-savelev-zarazilsia-koronavirusom.html>

https://www.gazeta.ru/social/news/2020/11/15/n_15233185.shtml

<https://lenta.ru/news/2020/11/15/sav/>

<https://www.mk.ru/politics/2020/11/15/glava-mintransa-savelev-zarazilsya-koronavirusom.html>

<https://russian.rt.com/russia/news/803354-glava-mintransa-zabolel-koronavirusom>

<https://fedpress.ru/news/77/society/2620504>

РБК ТВ # АВТОНОВОСТИ; 2020.11.15 19:42; АВТОНОВОСТИ

В: Меня зовут Катя Демишева. Это Autonews, все самое важное и интересное из мира автомобилей за минувшую неделю.

Сегодня в выпуске: в России новый министр транспорта. Разбираемся, что ждет водителей. МВД сделало сенсационное заявление по поводу нештрафуемого порога плюс 20 километров в час. Власти объявили о планах конфискации автомобилей у нетрезвых водителей. ОСАГО может не сработать. Разбираемся, у кого будут проблемы.

9 ноября президент России Владимир Путин снял с должности четырех министров. В их числе оказался и министр транспорта Евгений Дитрих. При нем было разработано несколько важных транспортных инициатив, например, он предлагал увеличить скорость на платных трассах до 150 километров в час. Еще именно при министре Дитрихе была

полностью достроена платная трасса М11 Москва - Санкт-Петербург. На пост министра транспорта уже назначили бывшего руководителя "Аэрофлота" **Виталия Савельева**. Новый министр пока еще только принимает дела, но уже успел высказаться о транспортной отрасли. По словам **Савельева**, ПДД нужно серьезно ужесточить. А тех, кто, цитата: "Прет под камеры, строго наказывать, независимо от того, кто за ними стоит, и какие у кого родители". Кстати, о плюс 20 километрах в час новый министр **Савельев** пока не высказывался, хотя тема довольно громкая. Зато МВД России на минувшей неделе четко обозначило свою позицию по этому вопросу. В Министерстве внутренних дел выступили категорически против отмены нештрафуемого порога скорости и повышения штрафов. Там заявили, что для безопасности дорожного движения гораздо важнее разделительные барьеры и хорошее освещение. По словам главы МВД Владимира Колокольцева, позиция ведомства полностью учтена в новой редакции административного кодекса, и штраф за наказание не поменяется. Напомню, что сегодня минимальный штраф за превышение скорости составляет 500 рублей. Колокольцев уточнил, что обустройство магистралей - основа безопасности дорожного движения. Если на дороге ровное покрытие, хорошее освещение и есть разделительные барьеры, это гораздо больше сказывается на безопасности, нежели, цитата: "Манипулирование этими 10 километрами в час". При этом ГИБДД уже неоднократно заявляла о том, что считает неприемлемой принятую в России езду со скоростью плюс 20 километров в час. Глава ведомства Михаил Черников до сих пор считает, что так быть не должно, и его поддерживает большое количество известных личностей, политиков и чиновников. Все они ссылаются на европейский опыт и большие штрафы. Однако не меньшее число экспертов считают, что ничего менять не нужно.

ПЕТР ШКУМАТОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ГРУППЫ "ЗА ПРАВА АВТОМОБИЛИСТОВ"
ОНФ: Защитный интервал 20 километров в час должен оставаться в том виде, в котором он есть сейчас, до пересмотра всех СНИПов, ГОСТов, и всех остальных нормативных документов, которые к нам пришли из 70-х годов. Поэтому я абсолютно поддерживаю министра внутренних дел Колокольцева с его идеей, что действительно качество дорог является на текущий момент самым главным элементом безопасности дорожного движения. За мной едут автомобили, здесь можно ехать 80, как говорят нам замечательные наши чиновники. Но едут ли здесь люди 80? Скорость движения здесь абсолютно, абсолютно минимальная. То есть, грубо говоря, здесь едут машины со скоростью 20-30 километров в час.

В: На плюс 20 километрах в час новости от МВД на этой неделе не заканчиваются. Ведомство подготовило документ о конфискации автомобилей у нетрезвых водителей. В МВД заявили о намерении отбирать автомобили у водителей, которые сели за руль нетрезвыми. Речь идет о повторных случаях. В министерстве считают это вынужденной мерой, без которой невозможно обойтись. Глава МВД Владимир Колокольцев заявил о том, что люди на улице стали чаще сообщать в полицию о нетрезвых автомобилистах. Это сильно облегчает борьбу с пьянством за рулем. Но вернемся к конфискации. Известно, что пока это всего лишь намерение, и в проекте нового административного кодекса такой меры нет. Правда, эксперты уверены, что МВД сможет внедрить инициативу. Речь идет о полной конфискации автомобиля с его последующей продажей на аукционе. При этом абсолютно не важно, кто является собственником машины - сам нарушитель, другой человек или юридическое лицо. Автомобиль продадут на аукционе, а часть денег пойдет на оплату штрафа. То есть если водитель повторно сел за руль пьяным, именно эту машину у него и заберут. Некоторые эксперты уверены, что не стоит дожидаться второго раза, отбирать машину можно после первой же поимки. Правда, другие уверены, что конфискация автомобиля - это слишком жесткое наказание.

АНТОН ШАПАРИН, ПРЕЗИДЕНТ НАЦИОНАЛЬНОГО АВТОМОБИЛЬНОГО СОЮЗА:
Предлагаемая Министерством внутренних дел мера по конфискации транспортных

средств у водителей, которые повторно были пойманы за рулем в состоянии алкогольного опьянения, конечно, повлечет за собой огромное количество злоупотреблений. Я уверен, что ее в нашей правовой действительности вводить просто нельзя. Просто часто водители используют лизинговые автомобили, используют каршеринг, используют автомобили компаний каких-то, на которых работают, и в таких случаях пострадавшими будут именно компании, а не частный водитель, потому что проконтролировать его зачастую просто невозможно.

В: Кстати, такая норма уже работает в Белоруссии. Но юристы уверены, что российские депутаты вряд ли ее поддержат. Сегодня за первый факт управления автомобилем в нетрезвом виде водителя ждет штраф - 30 тысяч рублей и лишение водительских прав на срок от 1,5 до 2 лет. Повторное нарушение в течение года наказывается уже по уголовной статье.

Если конфискация автомобилей пока все еще обсуждается, то покрытие ущерба после ДТП из собственного кармана уже практически вступило в силу. До 1 ноября российские водители должны были предъявить в свои страховые компании диагностические карты с техосмотром. Для тех, кто это сделал, ситуация с ОСАГО не меняется, а те, кто не успел, забыл или не захотел, могут попасть в неприятную финансовую историю даже при наличии действующего полиса ОСАГО.

СЕРГЕЙ ЕФРЕМОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО ДИРЕКТОРА РСА: Поэтому если у гражданина есть договор ОСАГО, но после окончания срока техосмотр не прошел и он продолжает эксплуатировать транспортное средство без технического осмотра, то в случае попадания в страховое событие, в случае возникновения дорожно-транспортного происшествия, в том случае, если он виновен, то страховая компания платит пострадавшему, и у нее возникает право предъявить регресс к этому виновнику для того, чтобы взыскать с него те расходы, которые страховая компания оплатила пострадавшему лицу в соответствии с договором ОСАГО.

В: Но есть нюанс: оказывается, страховая компания по закону может взыскать деньги со своего клиента даже при наличии техосмотра, о котором он не сообщил до 1 ноября.

СЕРГЕЙ ЕФРЕМОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО ДИРЕКТОРА РСА: На самом деле закон говорит, что у страховщика появляется право, если его не проинформировали о прохождении технического осмотра, как здесь будет развиваться практика, на самом деле может получиться так, что реально технический осмотр пройден, но страхователь не проинформировал об этом страховщика. Здесь поэтому указано право, ряд компаний, например, говорят, что не будут в этом случае никаких предъявлять претензий, другие компании - мы не знаем. Потому что это персональное дело каждой страховой компании.

ИГОРЬ ИВАНОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА "РЕСО-ГАРАНТИЯ": Мы руководствуемся, естественно, рекомендациями нашего регулятора - Центрального Банка Российской Федерации. Регулятор однозначно говорит, что при принятии решения о выплате страхового возмещения мы должны учитывать тот факт, предоставил клиент нам диагностическую карту или не предоставил, прошел он в конечном итоге техосмотр или нет.

В: Юристы считают, что страховые компании не будут пользоваться лазейками в законе и злоупотреблять своим правом на регресс. Последний будет применяться только в случае реального отсутствия техосмотра. Но полностью исключать такой факт тоже нельзя. Правда, судебная практика показывает, что в спорных ситуациях суды чаще встают на сторону водителей.

АННА КУКЛЕВА, ГЛАВНЫЙ ЮРИСКОНСУЛЬТ "ПРАВОКАРД": Если водитель потерял диагностическую карту, он говорит непосредственно своей страховой компании, что он автомобиль застраховал, и страховая компания обязана проверить наличие этой диагностической карты непосредственно в Едином информационном сервисе. Либо

водитель может повторно обратиться к оператору техосмотра и запросить дубликат этой диагностической карты.

В: На этом все. Расширенную версию выпуска вы можете посмотреть на Youtube-канале Autonews. Оставайтесь с нами, чтобы быть в курсе. Увидимся через неделю.

ТВЦ МОСКОВСКАЯ НЕДЕЛЯ; 2020.11.15 14.32; ПО КАКИМ ЗАКОНАМ СЕГОДНЯ ЖИВЕТ МАЛАЯ АВИАЦИЯ

ВЕДУЩИЙ: В субботу в Москве простились с телеведущим Александром Колтовым. Он погиб в результате крушения легкомоторного самолета. Так называемая авиация общего назначения, в нее помимо вот таких вот машин входят еще вертолеты - вообще довольно опасное дело. Мелкие происшествия происходят чуть ли не каждый день. Трагедий с человеческими жертвами два десятка за год. Но все это не останавливает влюбленных в небо. По каким законам сегодня живет малая авиация и почему не соблюдают даже их? Разбирался Павел Прокопенко.

КОРР.: На церемонии прощания с Александром Колтовым родные, друзья, коллеги. Говорят, он был буквально одержим небом. Год назад купил в складчину с друзьями самолет, часто снимал себя в полетах. Вот показывает на камеру документ, похожий на удостоверение пилота - это важная деталь. Налетал около 100 часов, стаж небольшой. Среди версий авиакатастрофы исследователи называют в том числе ошибку пилотирования, но наиболее вероятная причина техническая неисправность. Выяснилось, что перед рейсом в двигателе самолета поменяли масло, которое вылилось в полете. Искра, пожар, остановка мотора. Судя по этим кадрам, пилот пытался маневрировать, искал место для посадки, но в какой-то момент машина свалилась в штопор. Произошедшее над МКАДом вновь заставило задуматься о безопасности таких полетов. Авиация общего назначения - это легкомоторные самолеты, вертолеты и планеры. Все, что меньше легендарного кукурузник Ан-2. В советское время входило в структуру ДОСААФ. В 90-е аэроклубы стали массово закрываться, самолеты ржавели в ангарах, участки земли, на которых располагались аэродромы, оказались предметами торга.

Олег СМИРНОВ, заслуженный пилот СССР: Авиация общего назначения находится на недопустимом для нашей огромной страны уровне. Ежегодно увеличивается количество авиакатастроф. Это все говорит о несовершенстве системы, недолжном внимании к этому виду авиации.

КОРР.: Никто не может назвать точное количество легкомоторных воздушных судов в России. Разброс от 2 до 4 тысяч. За состоянием дел в отрасли следит **Росавиация**, главный документ - Воздушный кодекс. Однако слишком много "но" начиная с обучения. В теории как и на тренажере все выглядит просто.

Скорость 120 узлов, крена нет, видимость идеальная. Учебный курс это 240 часов теории, 40 часов практики - затем можно выходить на экзамен на сдачу летного удостоверения. Но специалисты говорят, что эта процедура может занять еще больше времени, чем сама подготовка.

Сертифицированных **Росавиацией** школ, где можно сдать экзамен на управление легкими самолетами и вертолетами в России всего 9. 8 находятся в Подмосковье и ближайших областях, 1 в Омске. На помощь всегда готовы придти частные инструкторы.

Пошел, частным образом уроки получил, но чтобы не заморачиваться с удостоверением, летаю без прав.

Борис НИКОЛАЕВ, пилот-инструктор: Конечно и это счастливые люди. По факту в комплексе легче доехать до Майами и американские школы уже с удовольствием рекрутируют курсантов на российской территории.

Александр АСТАФЬЕВ, пилот-инструктор: Приходят люди, которые хотят научиться. Я их учу, но при этом они реально понимают, что в нашей стране получить пилотское законно они не получают.

Я им сам говорю, что езжайте за границу, там получайте пилотское и все. И потом приезжайте сюда, летайте.

КОРР.: Летная школа за рубежом зачастую географически ближе и дешевле, но за пилотским удостоверением за границу летят далеко не все. За штурвалом без прав все равно, что без них за рулем автомобиля. На дорогах таких нарушителей ловят сотрудники ГИБДД - на воздушных трассах постовых нет. Как и автомобили, самолеты должны проходить техосмотр. Сертификат летной годности, по словам владельцев, бумага дорогая. По мнению участников рынка, на государственном учете стоит лишь десятая часть всего легкомоторного авиапарка.

Борис НИКОЛАЕВ, пилот-инструктор: Если ты начинаешь пренебрегать документальными требованиями, ты также относишься к подготовке к полету. И отсюда получается, что если ты уже и так вне закона, люди тогда и психологически не стараются все делать правильно. И получают проблему в воздухе.

КОРР.: Состояние дел в отрасли периодически проверяет прокуратура, из года в год выявляя один и тот же перечень нарушений.

Алина ЛУКШИНА, старший помощник прокурора Московской прокуратуры по надзору и исполнению закона на воздушном и водном транспорте:

Осуществление полета в отсутствие необходимой документации, предусмотренной законодательством Российской Федерации. Оказание услуг по обучению пилотированию легкомоторным воздушным судном в отсутствие на то оснований.

КОРР.: По данным прокуратуры, только в московском регионе в этом году произошло уже 4 аварии легкомоторных самолетов, погибли 6 человек. Ранее случались авиакатастрофы даже на территории самого города. 2000 год, падение вертолета на северо-западе столицы, который перевозил известного офтальмолога Святослава Федорова. Жители ближайших к подмосковным летным площадкам поселкам в прямом смысле боятся поднять голову. Там фигуры далеко не высшего пилотажа.

Игорь ГЛИНКИН, директор по развитию посадочной площадки на аэродроме: Они говорят: "Как это ужасно, как это страшно, как бы он на нас не упал. Вот он чуть-чуть не сшиб мою любимую березку только что". Мы проводили такие пиар-акции. Сажали самых смелых жителей в самолет и говорили: "Давайте пролетим, посмотрите".

КОРР.: Мировая легкая авиация это полмиллиона воздушных судов. В США и некоторых странах Европы отрасль приносит прибыль. В России же авиация общего назначения не может использоваться в коммерческих целях, хотя малая авиация годится и для регулярного авиасообщения. Например, в труднодоступной местности, где нет автодорог. Владимир ТЮРИН, президент межрегиональной общественной организации пилотов и граждан-владельцев воздушных судов "АОПА - Россия":

Владимир ТЮРИН, президент межрегиональной общественной организации пилотов и граждан-владельцев воздушных судов "АОПА - Россия": Пускать туда широкофюзеляжный какой-нибудь самолет, который на 100 пассажиров - вы его никогда не загрузите. Туда должно летать что-то, что загружает там 5-10-15 пассажиров максимум.

КОРР.: Определенные подвижки в отрасли, конечно, есть - легкая авиация получила свой класс воздушного пространства, то есть маленькие самолеты стали полноправными участниками движения в небе. Однако в сфере надзора ситуация без изменений. Штрафы за правонарушения около 1000 руб.

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА. НЕДЕЛЯ В ГОРОДЕ; 2020.11.15 08:22; КОГДА НОВОСЕЛЬЕ?

В.: Это программа "Неделя в городе". Более полутора тысяч дольщиков ЖК "Филатов Луг" не могут въехать в собственные квартиры. Виной всему опасная близость домов к аэропорту "Внуково". Три года назад Росавиация строительство одобрило, но сейчас действиями сотрудника, который подписывал разрешения для застройщика,

заинтересовался Следственный комитет. Пока идут суды и проверки, дольщики остаются без жилья и прописки. Эдуард Пунегов продолжит тему.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Наша квартира вот там, на пятом этаже.

Корр.: Многодетная семья Краснощековых вложила в трехкомнатную квартиру в этой новостройке больше 8 млн рублей. Дом в конце прошлого года был построен, внутри выполнен чистовую отделку. Однако ключи семье не выдали до сих пор.

ВАЛЕРИЙ КРАСНОЩЕКОВ (УЧАСТНИК ДОЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛОГО КОМПЛЕКСА "ФИЛАТОВ ЛУГ"): На оплату ипотеки уходит внушительная часть моей зарплаты. Вопрос - сколько может это продолжиться, потому что нам необходимо заселение. Мы живем в стесненных условиях.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Всемером в двухкомнатной квартире.

ВАЛЕРИЙ КРАСНОЩЕКОВ (УЧАСТНИК ДОЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛОГО КОМПЛЕКСА "ФИЛАТОВ ЛУГ"): Всемером у родственников.

ПАВЕЛ ЗУЕВ(УЧАСТНИК ДОЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛОГО КОМПЛЕКСА "ФИЛАТОВ ЛУГ"): Я купил квартиру в данном ЖК, она находится вот здесь, на 21-м этаже.

Корр.: Павел Зуев тоже влез в ипотеку, но вынужден еще и тратить на аренду.

ПАВЕЛ ЗУЕВ(УЧАСТНИК ДОЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛОГО КОМПЛЕКСА "ФИЛАТОВ ЛУГ"): Мои прав как гражданина в принципе нарушены. Я не могу получить жилье, не могу жить, я снимаю жилье, плачу дополнительные средства, они уходят в никуда.

Корр.: В такой ситуации оказались более полутора тысяч дольщиков ЖК "Филатов Луг" на юго-западе Москвы. Многие люди вложили все сбережения, продали имущество, влезли в огромные долги.

ПАВЕЛ КАНОВИЧ (УЧАСТНИК ДОЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛОГО КОМПЛЕКСА "ФИЛАТОВ ЛУГ"): Мы снимаем квартиру, мы рассчитывали примерно на финансовые возможности на определенный срок, чтобы заехать в жилье по лету, а сейчас вот уже осень, зима скоро, а мы до сих пор на съеме живем.

Корр.: Кроме того, люди жалуются, что остались без прописки и социальных льгот.

РУСЛАН ЛЕВИН (УЧАСТНИК ДОЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛОГО КОМПЛЕКСА "ФИЛАТОВ ЛУГ"): Я являюсь отцом двоих детей, супруга не работает. Соответственно сидит с детьми дома. Мы нуждаемся в садике, нуждаемся в других каких-то социальных мерах поддержки.

Корр.: А супруги Осипенко из-за проблем с жильем не смогли стать приемными родителями. Органы опеки отказали.

ЛАУРА ОСИПЕНКО (УЧАСТНИК ДОЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛОГО КОМПЛЕКСА "ФИЛАТОВ ЛУГ"): Мы познакомились с девочкой 7 лет. В Выхино она в центре семейного воспитания находилась. Но мы не смогли ее забрать, и спустя 9 месяцев она оказалась в другой семье.

Корр.: Проект "Филатов Луг" заморозили из-за близости аэропорта "Внуково". В прошлом году **Росавиация** неожиданно для всех решила отозвать согласование на строительство. Вот официальный ответ на запрос нашего телеканала. "В ведомстве считают, что дома угрожают безопасности полетов". До аэропорта "Внуково" всего 7 км, самолеты пролетают слишком низко. Однако дольщиков такое объяснение не устраивает. Ведь три года назад **Росавиация** сама же согласовала строительство. Тогда 22-этажные здания никому не мешали.

СЕРГЕЙ НАБОРЩИКОВ (УЧАСТНИК ДОЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛОГО КОМПЛЕКСА "ФИЛАТОВ ЛУГ"): Прописано, что "безопасность полетов с учетом построенного объекта обеспечивается", что строительство объекта не влияет на работу систем посадки, средств радиолокационной и радионавигации, строительство объекта согласовано.

Корр.: В **Росавиации** уверяют, что неоднократно предупреждали застройщика и предлагали скорректировать проект еще до окончания строительства. В компании это, наоборот, опровергают.

ЕВГЕНИЙ ПАНЧИН (ДИРЕКТОР ЮРИДИЧЕСКОГО ДЕПАРТАМЕНТА КОМПАНИИ-ЗАСТРОЙЩИКА): Мы об этом узнали совершенно случайно, после чего обратились в суд. И суд принял решение о том, что данные действия **Росавиации** были незаконными. **Росавиация** пыталась это оспорить, но все судебные инстанции приняли решение в пользу застройщика.

Корр.: Действиями сотрудника **Росавиации**, который согласовал строительство, даже заинтересовались в Следственном комитете. Ему предъявили обвинение в халатности. Материалы дела переданы в суд.

ЕЛЕНА МАРКОВСКАЯ (СТАРШИЙ ПОМОЩНИК РУКОВОДИТЕЛЯ МОСКОВСКОГО МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО СЛЕДСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ СК РОССИИ): Следствием установлено, что в 2017 году обвиняемый в отсутствие необходимых документальных сведений для согласования строительства жилого комплекса вблизи столичного аэропорта "Внуково" выдал застройщику положительное заключение. В результате этого строящийся объект возведен с существенными нарушениями авиационной безопасности.

Корр.: Правда, что теперь будет с готовыми домами, в надзорных органах нам не пояснили. В виде исключения семье Краснощековых все же разрешили посмотреть свою квартиру, но заселиться туда все равно она сможет, видимо, не скоро. Против застройщика также подала иск Московская транспортная прокуратура, и продлится эта тяжба может неизвестно сколько.

ВАЛЕРИЙ КРАСНОЩЕКОВ (УЧАСТНИК ДОЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛОГО КОМПЛЕКСА "ФИЛАТОВ ЛУГ"): Мы - простые люди, мы хотим просто добиться права жить в своей квартире.

Корр.: Эдуард Пунегов, Антон Мещеряков, Александр Ковалев, Ксения Узунова, Олег Добин, "Неделя в городе".

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.11.16; ЗАМЕСТИТЕЛЬСКАЯ ТЕРАПИЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕАЛИЗУЕТ ПРОГРАММУ ОЗДОРОВЛЕНИЯ СТРУКТУРЫ МИНИСТЕРСТВ И ВЕДОМСТВ

Правительство в ближайшее время объявит о введении единых стандартов органов исполнительной власти: в 2021 году будут сокращены в основном за счет незаполненных вакансий 5% центральных аппаратов министерств и ведомств, 10% штатов территориальных органов. Наиболее символичным будет выглядеть сокращение части заместителей министров и заместителей глав ведомств Белого дома. Но основной смысл реформы — не в увольнениях и сокращениях, а в приведении в рациональный вид системы управления в министерствах.

Как стало известно "Ъ", в самое ближайшее время (предположительно сегодня) премьер-министр Михаил Мишустин должен подписать постановления правительства об установлении единых стандартов структуры центральных аппаратов и территориальных органов исполнительной власти, а также о сокращении их численности. Это первый за последние годы план реформирования федеральных органов исполнительной власти (ФОИВ), находящихся в ведении правительства РФ, он был, напомним, объявлен заранее: Минфин сообщал о нем еще в сентябре 2019 года как об обсуждаемом, из-за эпидемии COVID-19 и смены правительства сроки сдвинулись.

Набор проблем, который предполагает решить «административная реформа» (так проект называется во внутренних документах Белого дома), выглядит так. С момента последней унификации в 2004 году центральные аппараты ФОИВ уже сильно отличаются друг от

друга — это уже часто мешает их взаимодействию, что в новом правительстве, часто работающем по проектным методам, критично. Существенно разрослись «обеспечивающие» подразделения ФОИВ — напомним, Белый дом уже решал в 2019–2020 годах часть проблемы через объединение финансовых, бухгалтерских подразделений, а также концентрацией части центральных аппаратов ФОИВ в Москва-Сити. Рост численности ФОИВ и в центре, и в терорганах — в основном «бумажный», сейчас в них около 20% вакансий. Наконец, система оплаты труда в них сама по себе проблема: это низкий оклад и в целом гарантированная часть, высокий уровень негарантированных денежных поощрений и премий.

Основная идея реформы — установление жестких требований к структуре как аппарата ФОИВ, так и его терорганов: в зависимости от числа «управляемых» подчиненных рассчитываются лимиты числа руководителей высшего и среднего звена, помощников и советников, штат обеспечивающих подразделений должен быть менее 30% от общего.

По итогам подсчетов нормативов в аппарате Белого дома из 329 должностей заместителей руководителей ФОИВ сократить предполагается несколько десятков, в том числе 25 должностей заместителей министров. Обсуждается, но пока не решена судьба пяти ФОИВ с численностью менее 100 человек персонала, что считается в Белом доме малорациональным: Россвязи, Роспечати, Роспатента, Росгидромета и Ростуризма. В основном сокращаются незаполненные вакансии, которых в министерствах (по расчетам на март 2020 года) — 18,7%, в службах — 22,5%, в агентствах — 14,3%, притом что центральные аппараты нужно сократить на 5%.

Терорганов ФОИВ сокращаются на 10%: в министерствах и агентствах увольнений действующих сотрудников практически не будет, возможны лишь некоторые сокращения в службах в 2021 году. По итогам предельная численность сотрудников центральных аппаратов ФОИВ предполагается в 22,8 тыс. человек, терорганов — 302,8 тыс. (сейчас — 23,9 тыс. и 336,5 тыс.). Сокращение пройдет довольно быстро — с 1 января по 1 апреля — основная часть, в регионах могут идти чуть дольше. Наибольшие в цифрах сокращения в регионах по естественным причинам придется на самые многочисленные ФОИВ: ФНС, казначейство, ФТС, Росреестр и Росстат. Возможность особых случаев, учитывающих специфику ФОИВ, сохраняется, но свою «нестандартность» ведомству придется доказывать и получать отдельное разрешение на превышение нормативов правительственной комиссии по админреформе: в мае 2021 года она получит первый отчет об итогах сокращений. Причины относительных неудач предыдущих оптимизаций, кажется, учтены дотошно. Так, Белый дом отдельно озаботится тем, чтобы сокращение не сводилось к оптимизации численности ФОИВ за счет подведомственных служб и агентств. Подведомственные структуры другого рода (ФГУПы и т. п.) происходящее пока не затрагивает.

Сокращения расходов на оплату труда госслужащих реформа не предполагает. Напротив, с финансовой точки зрения основная задача изменений — нормализовать ситуацию с оплатой их труда.

Федеральное правительство — один из крупнейших работодателей в РФ с неконкурентоспособной структурой оплаты труда: в зарплатах чиновников низка формально постоянная часть и высока — условная. Программа реформы в 2021–2023 годах — направить сэкономленное на повышение общего уровня зарплат, ограничив госрасходы на эти цели: должностные оклады должны вырасти, размер премий в общей зарплате — сократиться до 30–40%, а также должно снизиться «ежемесячное денежное поощрение» — наиболее проблемная часть ФОТ госслужащих. В терорганах в отдельных случаях «поощрение» — основная часть зарплаты, что создает абсолютную зависимость доходов федеральных служащих от доброй воли начальства.

Вся реформа вписывается в бюджетные назначения по оплате труда федеральных госслужащих и, видимо, даже позволяет сэкономить около 14 млрд руб. средств

индексации правительственного ФОТ в 2021 году — без оптимизации он вырос бы на 43 млрд руб., в результате реформы — на 29 млрд руб. Полностью отказаться от изменения размеров и структуры оплаты труда в ФОИВ, видимо, невозможно: проигрыш Белого дома в конкуренции на рынке труда с другими работодателями (это не только частный бизнес, но и госкомпаний) вызывает и привлечение во власть лиц, чьи доходы мало зависят от зарплат, и снижение управляемости, и падение уровня средней квалификации — само по себе удовольствие работать в правительстве с низкой и негарантированной зарплатой влечет немногих.

Момент для новой реформы госслужбы подходящий: и эпидемические потрясения 2020 года (в том числе впервые массовая удаленка в ФОИВ), и чисто управленческие и технологические (цифровизация и аутсорсинг) изменения в госаппарате позволяют сейчас по крайней мере попробовать изменить массовую управленческую культуру в Белом доме — это отчасти удалось в ходе админреформы 2001–2004 годов, целью которой было превращение по сути еще советского госаппарата в госадминистрацию по мировым образцам 1980–1990-х годов. Для объявленных задач правительства Мишустина госаппарат образца середины 2000-х, видимо, просто не годится.

Отметим, сейчас ничего не известно о синхронных изменениях в других частях госаппарата.

Об ограничении и оптимизации — например, госкорпораций, институтов развития и госАО — между тем летом 2020 года в правительственных структурах шли активные дискуссии. Реформа системы оплаты труда в федеральной службе без изменений во всем госсекторе может привести к «перекачке» туда федеральных кадров. Впрочем, и здесь есть существенные ограничения: механизмы управления этими структурами правительством опосредованны, а коронавирусная эпидемия ставит ограничения на любые массовые увольнения, тогда как навеса вакансий в институтах развития, госкорпорациях и госАО нет или он меньше госслужбы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4574020>

РБК; ОЛЬГА АГЕЕВА; 2020.11.16; ДОНОРЫ ИСКУССТВЕННЫХ ГОСОРГАНОВ; ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО. ЭКСПЕРТЫ ВЫЯВИЛИ НОВЫЕ МОШЕННИЧЕСКИЕ СХЕМЫ ПРИ ГОСЗАКУПКАХ

Эксперты обнаружили новую схему мошенничества при проведении закупок по 223-ФЗ. Эксперты и участники рынка рассказали РБК о действующих в России мошеннических схемах при закупках.

Злоумышленники мимикрируют не только под коммерческих, но и под госзаказчиков, похищают обеспечение заявок или же скрываются, не заплатив за товар.

Мошенникам удается зарегистрироваться в качестве коммерческих заказчиков и даже госзаказчиков по 223-ФЗ (действует для госкомпаний, госкорпораций, субъектов естественных монополий, ресурсоснабжающих организаций в сфере ЖКХ), рассказала РБК эксперт сервиса "Контур" Анна Тресвятская. "По этому поводу нам поступают обращения от поставщиков", - сообщила она. О случаях мошенничества при закупках по 223-ФЗ рассказали РБК и два собеседника на рынке, пожелавшие остаться неназванными.

В Казначействе (управляет Единой информационной системой госзакупок) подтвердили, что такие случаи бывают, но не привели конкретной статистики.

Случаи мошенничества по 223-ФЗ, при которой злоумышленники маскируются под госзаказчиков, достаточно редки, утверждает замруководителя Казначейства Анна Катамадзе. Регистрируясь вначале в ЕГРЮЛ, затем в Единой системе идентификации и аутентификации (ЕСИА), а только затем в Единой информационной системе в сфере закупок (ЕИС, zakupki.gov.ru), мошенники оставляют много следов, подчеркнула она.

"Подобные ситуации случаются редко, и речь идет о закупках коммерческих компаний, то есть тех, чьи закупки проходят вне рамок 223-ФЗ", - сообщила РБК электронная торговая площадка "РТС-тендер". Другие федеральные торговые площадки - "Сбербанк АСТ", "Росэлторг", "ТЭК-Торг" - ответили, что не фиксировали подобных кейсов. "НЭП-Фабрикант" сообщила, что в "последние пять лет подобных случаев" на площадке не было.

Однако "НЭП-Фабрикант" предупреждала поставщиков, что мошенники могут представляться сотрудниками уполномоченных органов в сфере закупок, заказчиками либо представителями электронных площадок в целях хищения средств. В частности, мошенники направили более ста писем с приглашением на участие в тендерах якобы от лица энергетической компании "Т Плюс". От потенциальных подрядчиков требовали заплатить за участие в торгах, сообщал "Коммерсантъ" со ссылкой на "Т Плюс".

Для участия в закупках преступники действуют по классической схеме - оформляют фирму-однодневку с небольшим уставным капиталом на подставного директора, а затем регистрируют ее в ЕГРЮЛ и ЕИС, объясняет Анна Тресвятская.

Как может выглядеть мошенническая схема

"В 223-ФЗ есть дыра, позволяющая ЕИС регистрировать таких заказчиков. Главное - соблюсти условия, предоставить все документы", - рассказал РБК столкнувшийся с мошенничеством при закупках по 223-ФЗ предприниматель Ильдар Сафиуллин. Чтобы попасть в Реестр заказчиков по 223-ФЗ, достаточно указать наименование, организационно-правовую форму, адрес, ИНН, код причины постановки на учет и дату постановки на учет заказчика в налоговой службе, пояснила РБК Тресвятская. После регистрации в ЕИС операторы электронных торговых площадок (ЭТП) уже не могут не аккредитовать таких клиентов.

Один из вариантов преступной схемы выглядит так:

мошенники регистрируются как заказчик по 223-ФЗ на ЕИС или организуют коммерческие торги;

объявляют одну или несколько закупок на крупные суммы и устанавливают максимально высокое обеспечение заявки - 5-10% от начальной цены контракта;

когда потенциальный поставщик перечисляет денежное обеспечение заявки на счет юрлица, заказчик перестает выходить на связь;

фиктивный тендер продолжает висеть в статусе "подача заявок", привлекая новых потенциальных поставщиков и принося доход мошенникам.

Более серьезный вид мошенничества - когда заказчик, получив товары или услуги, скрывается, не заплатив, рассказал РБК эксперт в сфере госзакупок Сергей Званцугов.

"Изначально заказчик не вызывал сомнений, - рассказал РБК Сафиуллин про один такой случай в его практике. - Но назначил срок оплаты 40 рабочих дней, который еще более растянулся из-за нерабочих дней в карантин. Заказчик поддерживал связь, несколько раз переносил срок, обещая оплатить поставку, а после пропал".

Такие мошенники, как правило, объявляют тендеры на товары, которые впоследствии можно быстро продать, объясняет Званцугов. "В представлении многих предпринимателей, если тендер размещен на федеральной площадке в одном ряду, например, с РЖД, то сомнений быть не должно. У ответственного бизнеса даже не возникает подозрений, что это может быть обман", - отмечает эксперт.

Какие факторы должны насторожить

Участники закупок должны проверять организаторов тендеров. "В отличие от 44-ФЗ, где задатки перечисляются на спецсчета уполномоченных банков, здесь внимание должно быть пристальным, как в обычных договорных отношениях", - подчеркивает замруководителя Казначейства Анна Катамадзе.

По словам опрошенных РБК экспертов, участников закупок должны настораживать следующие факторы:

юрлицо создано незадолго до размещения тендера или имеет крайне короткую историю; директор и/или участник общества является "массовым" - фигурирует в записях множества юрлиц. Как правило, в зарегистрированной для мошенничества организации лишь один участник, часто он же и директор;

уставный капитал заказчика - несколько десятков тысяч рублей;

нет какой-либо открытой информации о деятельности и финансовом состоянии организации - оборотах, финансовых показателях;

заказчик ранее не проводил каких-либо закупок. Одновременно или в течение короткого периода объявляет несколько тендеров. Одно и то же извещение размещено на нескольких площадках;

просит присылать заявки на электронную почту или вообще объявляет "бумажные" закупки, когда процедура сбора заявок и отбора поставщика проходит без посредника - торговой площадки.

"Никто не отменял обязанность проводить аудит контрагентов на наличие стоп-факторов", - подчеркивает гендиректор "РТС-тендер" Владимир Лишенков. Есть множество специальных бесплатных и платных сервисов для проверки контрагентов - в первую очередь сайт ФНС. При закупках по 223-ФЗ можно поискать жалобы на организацию в Реестре жалоб ЕИС и дела с ее участием в Картотеке арбитражных дел, рекомендует Тресвятская.

Мошенники могут притворяться реально существующими добросовестными организациями (например, иметь похожее название), имитировать объявление закупки от ее имени и запрашивать обеспечение якобы на ее счет, предупреждают эксперты. Тогда лучше позвонить по телефону отдела закупок на официальном сайте такой компании, а не тому, что указан в извещении, и выяснить, действительно ли объявлены торги.

Что еще может вызвать подозрения

По словам экспертов, необходимо внимательно изучать условия закупки и договора. Подозрительно, если заявленная цена на товары, работы или услуги не соответствует рыночной, а также если закупки объявлены на крупные суммы, чтобы потенциально зависеть сумму обеспечительных платежей.

Должно насторожить и то, что заказчик требует перевести деньги в качестве обеспечения заявки на участие на свой расчетный счет. Как правило, обеспечение заявки направляется на счет третьего лица, которое не зависит ни от заказчика, ни от поставщика, - электронной площадки или банка, отмечает руководитель департамента нормативно-правового регулирования В2В-Center Дмитрий Казанцев.

При этом ни один из возможных признаков не говорит на 100% о том, что торги объявлены мошенником. Это основания для более серьезной проверки, отмечает "НЭП-Фабрикант". Можно договориться с заказчиком о встрече в офисе - вероятность того, что мошенники пойдут на встречу, крайне мала, подчеркивает НЭП. В случае любых сомнений всегда можно позвонить на площадку и проконсультироваться, отметил Владимир Лишенков.

Если закупка кажется очень привлекательной, несмотря на подозрения, можно застраховать свои риски, но только внимательно изучив условия страхования, советует "НЭП-Фабрикант". Еще один вариант - участвовать в госзакупках только по 44-ФЗ. "Статусы бюджетных заказчиков тщательно проверяются, а получить сертификат электронной подписи они могут только в Федеральном казначействе", - подчеркивает Тресвятская.

Можно ли вернуть деньги

Если компания все же столкнулась с мошенничеством, то в случае закупки по 223-ФЗ в первую очередь нужно обратиться в Федеральную антимонопольную службу, которая должна рассмотреть жалобу за семь рабочих дней и вынести решение. "Чем больше обращений, тем больше шансов на ответные меры со стороны госорганов. Если на одну

организацию поступит несколько жалоб по этой и другим закупкам, то дело могут передать из ФАС в Управление по борьбе с экономическими преступлениями или прокуратуру", - говорит Тресвятская.

Пресс-служба ФАС не ответила РБК, сколько жалоб получила на подобные случаи мошенничества, переадресовав запрос в Казначейство.

В случае мошенничества при коммерческих закупках обращаться в ФАС смысла нет. Банк тоже едва ли сможет вернуть деньги по простому заявлению, констатировал Казанцев: "Придется действовать так, как в любой ситуации с хищением денежных средств - обращаться в правоохранительные органы".

Как правило, пострадавшим поставщикам приходится обращаться в суд, чтобы взыскать долг, рассказал Званцугов. "Хотя очевидно, что это мошенническая схема и заказчик не заплатит никогда", - констатировал он.

Можно ли системно решить проблему

Исключить возможности для мошенничества помогло бы создание Единого реестра монополий и тарифообразующих организаций, полагают в Казначействе. "Казначейство со своей стороны может обеспечить интеграцию подобного реестра с ЕИС и автоматически сверять информацию", - рассказала РБК замглавы ведомства. Сейчас zakupki.gov.ru уже интегрирован с ЕГРЮЛ и Реестром субъектов малого и среднего предпринимательства (МСП).

"У площадок есть инструменты для допуска или отказа в регистрации участников. Ведь поставщиков проверяют вдоль и поперек, кроме того, за неисполнение контракта есть риск внесения организации в Реестр недобросовестных поставщиков", - отмечает предприниматель Сафиуллин.

ЕИС и электронные торговые площадки должны строже проверять всех новых заказчиков перед регистрацией - как это делают, например, банки, согласна Тресвятская. По ее словам, если проверка обнаружит признаки недобросовестности заказчика, ЕИС или другая площадка могут заблокировать возможность публиковать новые закупки до подтверждения добросовестности. Или же отмечать извещения таких заказчиков специальными маркерами. На странице тендера могли бы появляться красные метки, обозначающие, что заказчик зарегистрирован недавно, привел пример Званцугов.

Однако введение дополнительных проверок приведет к тому, что ради борьбы с мошенниками на добросовестных заказчиков возложат еще большие издержки, считает Казанцев. Более действенным, по его мнению, было бы распространение на все закупки практики, при которой поставщик вносит обеспечение заявки исключительно на спецсчет - электронной площадки или банка. Сейчас механизм обеспечения заявки с помощью спецсчетов работает только в закупках по 44-ФЗ и в закупках у МСП по 223-ФЗ, указала Анна Тресвятская.

Для участия в закупках преступники оформляют фирму-однодневку с небольшим уставным капиталом на подставного директора, а затем регистрируют ее в ЕГРЮЛ и ЕИС, объясняет Анна Тресвятская

Должно насторожить и то, что заказчик требует перевести деньги в качестве обеспечения заявки на участие на свой расчетный счет. Как правило, обеспечение заявки направляется на счет третьего лица, которое не зависит ни от заказчика, ни от поставщика, - электронной площадки или банка, отмечает Дмитрий Казанцев

Мошенники могут притворяться реально существующей добросовестной организацией, например иметь похожее название, имитировать объявление закупки от ее имени и запрашивать обеспечение якобы на ее счет

ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.11.16; СОБЛЮДАТЬ ЗАКОН ДЕШЕВЛЕ: КАК НАРУШИТЕЛИ ПО «ПЛАТОНУ» ПОПОЛНЯЮТ ДОРОЖНЫЙ ФОНД; К

ПЯТИЛЕТИЮ РАБОТЫ ГОССИСТЕМА ОЦЕНИЛА СТРУКТУРУ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК И ВЛИЯНИЕ КОРОНАВИРУСА

За пять лет с момента запуска госсистемы «Платон» дорожный фонд России пополнился на 130 млрд рублей. Взимание «покилометровой» платы с грузоперевозчиков и логистических компаний за федеральные трассы позволило ускорить строительство и ремонт 130 мостов и более 3,3 тыс. км дорог. Интересно, что свою лепту в это внесли и нарушители, пытающиеся уклониться от соблюдения закона, с них **Ространснадзор** взыскал более 6,6 млрд рублей, которые, согласно Бюджетному кодексу, были напрямую направлены на ремонт дорог. Об этом «Известиям» сообщили в компании «РТ-Инвест Транспортные Системы» — операторе «Платона». В отличие от систем фото- и видеофиксации нарушений на дорогах штрафы в этом случае — не источник дохода, а инструмент создания равных условий для предпринимателей, считают эксперты, опрошенные «Известиями». А грузоперевозчики настаивают на необходимости постоянного мониторинга и исключения новых способов ухода от оплаты.

Весь рынок — в одной системе

По итогам пяти лет работы в государственной системе «Платон» зарегистрировались 1,4 млн грузовиков, владельцы которых более 606 тыс. российских и иностранных грузоперевозчиков и логистических компаний. Среди них 69% — физические лица, 23% — юрлица и 8% — индивидуальные предприниматели, отмечается в статистике, опубликованной на сайте «Платона».

По опыту работы систем, аналогичных «Платону», в Европе, в частности в Германии, Словакии, пять лет — достаточный срок для необходимой адаптации системы, отмечает **управляющий директор группы компаний «Совтрансавто» Владимир Тянь**.

— Мы видим, что объем регистрации в «Платоне» все эти годы растет и достигает того уровня, когда можно говорить о полноценном охвате большей части рынка. Если логистические компании, грузовладельцы, крупные и средние перевозчики достаточно быстро подключились к работе в системе, то на данный момент, судя по статистике, уже зарегистрирована и значительная доля мелких перевозчиков, которые составляют большинство в индустрии коммерческих автоперевозок, — сказал Владимир Тянь. — Мы оцениваем эффективность «Платона» по достижению двух целей: основной — адекватные взимаемым платежам объемы ремонта и реконструкции федеральных трасс и дорожной инфраструктуры и «побочной» — использование возможностей системы для повышения прозрачности рынка и борьбы с недобросовестной конкуренцией между его участниками. Московская область занимает первое место по количеству большегрузов (более 86 тыс. транспортных средств), в пятерке лидеров также Москва (65,8 тыс.), Краснодарский край (56 тыс.), Татарстан (50 тыс.) и Петербург (48 тыс.). Прирост регистрации за минувший год составил 80 тыс. грузовиков, из которых по 17 тыс. приходится на Центральный и Приволжский федеральные округа, более 11 тыс. — на Урал, по 9 тыс. — на Сибирь и Северо-Западный федеральный округ. Среди регионов в лидерах — Санкт-Петербург, Татарстан и Московская область.

— Для нас как одного из крупнейших российских грузоперевозчиков важно, чтобы все игроки рынка находились в единых конкурентных условиях и соблюдали законодательство, включая уплату установленных регуляторами сборов, — отметили в пресс-службе группы компаний «Деловые линии».

Сейчас в системе «Платон» зарегистрировано свыше 330 тыс. большегрузов, владельцами которых являются иностранные грузоперевозчики из 101 страны мира. В лидерах практически соразмерно российским регионам, где больше всего большегрузов, — Казахстан (более 53 тыс. транспортных средств), Белоруссия (41 тыс.) и Украина (35 тыс.).

По оценке большинства логистических компаний, союзов перевозчиков, «Платон» доказал свою эффективность, считает председатель межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак.

— В первую очередь мы видим, что плата идет на ремонт дорог и строительство мостов. И здесь необходимо оценивать в целом по стране, а не по отдельным регионам, ведь грузоперевозчики, например, из Нижегородской или Свердловской областей ездят по всей стране, по федеральным трассам от Владивостока до Калининграда. А во вторую — важно, что постепенно регистрация «Платона» охватила весь рынок, включая в первую очередь физических лиц, — подчеркнул председатель МОЭС. — В целом за счет этого сфера автомобильных грузоперевозок из абсолютно нерегулируемой, ставшей такой после 2005 года при отмене лицензирования, с помощью «Платона» обеляется и становится цивилизованнее. Это важно для отрасли и для экономики страны в целом: годовой оборот грузовых автомобильных перевозок исчисляется колоссальными суммами — от 5 до 6 трлн рублей.

«Платон» позволяет оценить структуру рынка не только по типу собственности, но и, например, по маркам грузовиков, которые чаще выбирают грузоперевозчики. Так, порядка 60% транспортных средств в системе — иностранных марок. Хотя и больше всего зарегистрировано «КамАЗов», на них приходится треть от всего автопарка «Платона», но в первой десятке почти одни иномарки: Volvo — 12%, DAF — 10%, MAN — 9%, Scania и «МАЗ» — по 8%, Mercedes — 7%, Renault — 4%, Iveco — 2%.

Индекс влияния коронавируса

На основе данных с 500 рамок и 100 специальных автомобилей контроля, бортовых устройств и маршрутных карт рассчитывается интенсивность грузоперевозок по дням недели — в частности, больше чем по 15% пробега большегрузов приходится на среду и пятницу. В целом грузоперевозки выполняются ежедневно — доля каждого из будних дней и выходных выше 10%.

Также «Платон» помогает дорожникам определить самые загруженные федеральные трассы, что дает дополнительную информацию и позволяет более точно планировать ремонт и расширение дорог и отдельных участков магистралей, говорится в отчете госсистемы. В топ-5 «федералок» с наибольшей интенсивностью движения многотонных фур входят М-5 «Урал», М-7 «Волга», Большая и Малая бетонка в Московской области, а также М-4 «Дон».

В период пандемии коронавируса в Минэкономразвития анализировали экономическую активность грузоперевозчиков на основе данных госсистемы.

— Для этого ежедневно формируется индекс «Платона» — соотношение пробега грузовиков в 2020 году к 2019-му. Спад в апреле составил –19,8%, по итогам октября разница пробега сократилась до –0,9%, а в первые две недели ноября общий километраж грузовиков превысил значения прошлого года на 2%, — отметил генеральный директор компании — оператора госсистемы «Платон» «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС) Антон Замков. — При этом логисты (сборные грузы), ритейл, перевозчики из строительной, перерабатывающей отраслей и сельскохозяйственной отрасли — в лидерах по росту пробега начиная с июля.

Нарушать дороже

Согласно Бюджетному кодексу, собираемая «Платоном» плата за федеральные дороги с 12-тонных грузовиков, так же как и штрафы с нарушителей госсистемы, которые выносит Ространснадзор, идет в федеральный дорожный фонд, а оттуда на ремонт автотрасс и мостов. В целом общая польза от «Платона» выражается в сумме 130 млрд рублей. Эти средства идут на ремонт и строительство, по данным Росавтодора, более 130 мостов и 3,3 тыс. км дорог.

Ространснадзор с момента запуска своего федерального центра автоматической фиксации административных правонарушений в 2018 году по октябрь включительно взыскал

штрафов с нарушителей по «Платону» 6,6 млрд рублей. Почти половину из этой суммы составляют постановления, оплаченные в льготный период в 50-процентном размере.

Управляющий партнер, руководитель практики по инфраструктуре и ГЧП адвокатского бюро «Качкин и партнеры» Денис Качкин пояснил, что по конструкции концессии для «Платона» в отличие от систем фото-, видеофиксаций нарушений на дорогах штрафы — это не источник дохода, а инструмент создания равных условий для пользователей системы, понуждения к исправному исполнению установленных нормативно обязанностей по сбору платы.

Нарушителей в первый раз штрафуют на 5 тыс. рублей, а за повторное уклонение от внесения платы — на 10 тыс. Причем в сутки перевозчик может получить только один штраф, но и в этом случае по текущему тарифу «Платона» — 2,2 рубля за километр — он равнозначен пробегу более чем 2,2 тыс. км, а повторный, соответственно, вдвое больше.

Для всех законопослушных грузоперевозчиков важно, чтобы не штрафов было больше, а чтобы нарушителей не было совсем, добавляет исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольга Федоткина.

— Все предприниматели должны работать в равных конкурентных условиях. И здесь, конечно, проводимая **Ространснадзором** работа дает положительный результат, видим, что они интегрировались с ФССП. Нарушители должны понимать, что вносить плату по «Платону» и соблюдать требования законодательства в разы дешевле и, самое главное, это честно по отношению к своим коллегам по рынку, — отметила исполнительный директор СЭЛ.

Федеральная служба судебных приставов также взялась за нарушителей по «Платону». Например, перевозчик из Омской области уплатил 23 штрафа по 10 тыс. рублей каждый только после того, как приставам пришлось арестовать его внедорожник немецкой марки. Подобная ситуация, но уже на сумму штрафов 400 тыс. рублей произошла с грузоперевозчиком из Саратовской области. В пересчете на честно оплаченный километраж по «Платону» 400 тыс. рублей — это более 181 тыс. км, или проезд пару десятков раз от Москвы до Владивостока.

— Мы видим, что у грузоперевозчиков в случае ошибки, когда, например, счет забыли пополнить или водители отключают бортовые устройства, штраф по «Платону» приходит моментально. Это работает, хорошо дисциплинирует, — считает президент одного из крупнейших российских перевозчиков ГК «Итеко» Евгений Бабаев. — Важно, чтобы оператор постоянно мониторил ситуацию по новым способам обхода системы и минимизации оплаты на основе анализа своей статистики. Опыт показал, что «Платон» стал неизбежным и должен учитываться в расходах, как и GSM.

Перевозчики, в свою очередь, продолжают доводить до **Ространснадзора и Минтранса** свои предложения с целью более справедливого распределения нагрузки на перевозчиков, пообещал он.

— Цивилизованным перевозчикам, которые отчисляют средства, не нравится, что некоторые ловкачи научились объезжать по региональной трассе или пытаются обойти систему. Те, кто не платит в «Платон», естественно, имеют конкурентные преимущества, они могут установить более низкие тарифы на перевозки, и это портит рынок, — **отмечал ранее Борис Рыбак.**

По его словам, претензии перевозчиков заключаются в том, чтобы контроль оплаты усиливался.

— Платить должны все, а тех, кто увильивает, нужно наказывать, — подчеркнул председатель МОЭС.

По «платоновским» дорогам

Все поступления с 2020 по 2022 год от «Платона» **Росавтодор** направляет на капитальный ремонт свыше 100 мостовых сооружений и 600 км загруженных федеральных трасс, которые расширят с двух до четырех полос движения. На магистралях Дальнего Востока

будет восстановлено 25 мостов, на Северном Кавказе и Юге — 17 путепроводов, в Центральном федеральном округе, Сибири, Приволжье, на Северо-Западе и Урале — более чем по 10 мостов в каждом округе.

— Для нас в первую очередь важны ускорение ремонта дорог, расширение узких мест на федеральных трассах. От этого зависит напрямую скорость доставки, безопасность перевозки, снижение расходов на обслуживание автопарка, в целом эффективность логистики. И здесь мы видим результат работы «Платона» — федеральные дороги становятся лучше. Основное пожелание — это дальнейшее целевое использование средств перевозчиков и, как следствие, улучшение качества дорог, — **отмечают в «Деловых линиях».**

На федеральной трассе А-331 «Вилуй» в Якутии дорожники капитально отремонтировали мост через реку Оччугуй-Ботуобуя. Прежний мост 1963 года постройки не справлялся с современными нагрузками и не отвечал требованиям безопасности. Мостовики выполнили полную реконструкцию сооружения: заменили опоры и пролетные строения, уложили новый асфальтобетон, установили новые барьерные ограждения и водоотвод.

До декабря следующего года в Ленинградской области откроется «платоновский» мост — через реку Вуоксу на автодороге между Выборгом и Светогорском, которая входит в состав трассы А-181 «Скандинавия». Там возведут фактически новое искусственное сооружение протяженностью более 200 м, что важно для безопасности проезда в первую очередь фурам. Летом этого года дорожники полностью разобрали старый мост. Он был построен в 1976 году и к моменту капремонта перестал отвечать современным нагрузкам, поэтому движение тяжелых грузовиков по нему было ограничено.

Среди крупнейших мостов, капремонт которых финансируется из средств «Платона», мост через Оку на старом направлении трассы «Дон» в Московской области (617 м), мост через Зун-Мурино на трассе А-333 в Бурятии (228 м), мост через Кабаргу на трассе А-370 «Уссури» в Приморском крае (222 м).

Ранее по «платоновской» программе было построено и отремонтировано более 2 тыс. км проблемных дорог в 40 городах и регионах, 700 км федеральных трасс на выбранных грузоперевозчиками участках 10 автодорог и 31 мост в 20 субъектах РФ. Самыми большими мостами «Платона» стали Борский мост в Нижнем Новгороде, Ворошиловский мост в Ростове-на-Дону, Затонский мост в Уфе, Белореченский мост в Краснодарском крае, мост через Волгу в подмосковной Дубне, Гоголевский путепровод в Петрозаводске, Свердловский мост в Пензе, мост через Терек в Чеченской Республике, а также важные переправы в Бурятии и Удмуртии.

«Платон» в цифре

Ранее в интервью «Известиям» гендиректор РТИТС Антон Замков рассказал о первых реальных шагах к созданию сервиса «цифровой дальнобойщик» и про эксперимент, когда грузоперевозчики, подключенные к одной из крупнейших российских логистических платформ, дают согласие на передачу данных от госсистемы «Платон».

— Идем от пользователя, перевозчик сам решает, какие данные ему необходимы. Так информация коммерческой платформы обогащается, актуализируется в режиме онлайн. При этом перевозчикам не нужно дополнительно устанавливать бортовое оборудование, всё есть в мобильном приложении, — говорил Антон Замков. — И здесь на новый качественный уровень выходят сервисы трекинга и онлайн-отслеживания доставки груза, которые становятся доступны одновременно заказчику, грузоотправителю, диспетчеру и тем, кому перевозчик посчитает нужным открыть эту информацию. Сервис даст возможность дозагрузиться по пути или получить груз рядом с местом разгрузки. А заказчики в режиме онлайн выбирают перевозчика на основе геолокации, стоимости и открытых рейтингов.

По мнению главного аналитика ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Андрея Ионина, эффективно работающая уже в течение пяти лет система «Платон» может стать основой отраслевой цифровой экосистемы в сфере грузовых автоперевозок.

— Созданная цифровая инфраструктура федерального охвата, которая может обеспечить логистов, перевозчиков и разработчиков сервисов юридически значимыми данными, — готовый инструмент управления рисками и распределения ответственности в отрасли, проходящей цифровую трансформацию, — считает он.

Для достижения этой масштабной цели необходимо, отталкиваясь от реальных интересов логистического бизнеса, ускорить разработку правового и технического регулирования для создания нового рынка данных, чтобы не только государство, но и бизнес мог использовать данные «Платона», заключил эксперт.

<https://iz.ru/1087467/iuliia-romanova/sobliudat-zakon-deshevle-kak-narushiteli-po-platonu-popolniaiut-dorozhnyi-fond>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20201115/platon-1584679154.html>

<https://riafan.ru/1336109-sistema-vzimaniya-platy-s-gruzovikov-platon-otmetila-pyatiletie>

<https://lprime.ru/business/20201115/832333875.html>

<https://www.avtoradio.ru/news/uid/174407>

ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2020.11.16; ВОДИТЕЛЯМ АВТОБУСОВ НАДЕНУТ ПРОТИВОСОННЫЕ БРАСЛЕТЫ; МИНТРАНС РАЗРАБАТЫВАЕТ НОВЫЙ СТАНДАРТ КОНТРОЛЯ СОСТОЯНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ

С 2021 г. водителей пассажирских автобусов, а также, возможно, такси обяжут использовать средства для предупреждения сна за рулем. Разработкой национального стандарта, устанавливающего требования к таким системам, занимается **Минтранс**. **«Внедрение систем мониторинга, контроля и поддержания состояния водителей в пути обеспечивается на городском пассажирском транспорте вместимостью более восьми пассажирских мест, – пояснили «Ведомостям» в пресс-службе Минтранса. – При этом министерство инициировало внесение изменений в проект федерального закона «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» в части установления требований по оснащению легкового такси новой технологией».**

Планом мероприятий реализации механизма управления системными изменениями нормативно-правового регулирования предпринимательской деятельности (утвержден распоряжением правительства РФ 5 ноября) установлен срок разработки национального стандарта – июнь 2021 г. Утверждение стандарта пройдет параллельно с внесением изменений в федеральный закон «О безопасности дорожного движения» в части внедрения систем контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути в целях повышения безаварийности работы водителей и уменьшения количества ДТП.

Сон водителя за рулем – одна из самых распространенных причин аварий, на нее приходится до 20% всех ДТП. Поэтому многие автомобильные концерны давно работают над созданием систем контроля состояния водителей. Уже внедрены устройства, регистрирующие наклон головы водителя (по виду напоминают наушники), они издают звуковой сигнал, когда водитель характерно «кивает».

Есть устройства, следящие за движениями глаз, – они регистрируют характерные плавающие движения глазных яблок и увеличение временных отрезков, когда глаза водителя закрыты. В России будут применяться устройства, одобренные отраслевым союзом «Нейронет» и созданные в рамках одноименной дорожной карты «Национальной технологической инициативы» (НТИ). **По словам исполнительного директора «Нейронета» Александра Семенова**, прототипы сейчас тестируются в Великом

Новгороде и Туле. Один из девайсов – это браслет на руку, работающий с применением методов электромиографии, рассказал Семенов. Другой элемент системы контроля – неинвазивный нейроинтерфейс, считывающий активность головного мозга человека. Третий – софт с искусственным интеллектом на базе камеры, контролирующей состояние водителя. Все эти элементы могут использоваться в системе как вместе, так и по отдельности, уточнил Семенов.

С 2018 г. в общественном транспорте Москвы уже внедряется система контроля состояния водителей «Антисон». Это техническое решение использует камеру с инфракрасной подсветкой, на которую было много жалоб со стороны водителей «Мосгортранса» в Роспотребнадзор: водители сообщали, что камера доставляет дискомфорт глазам. Тем не менее внедрение «Антисна» продолжилось: сегодня этой системой оборудовано более 7500 автобусов, электробусов и трамваев, а в планах – оснастить ею весь парк наземного транспорта. В «Мосгортрансе», отмечает его пресс-служба, считают, что благодаря в том числе внедрению «Антисна» аварийность на дорогах снижается: в частности, за девять месяцев этого года она сократилась на 24% по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. Разработка нового стандарта сейчас находится в завершающей фазе, пояснили в Минпромторге. Определение классификации, назначения, состава и характеристик средств фото- и видеофиксации запланировано не позднее I квартала 2021 г., добавили в министерстве. Экспертную поддержку в разработке стандарта окажет Российская венчурная компания (РВК), заявила руководитель службы по связям с общественностью РВК Елена Бизюкова. «Как проектный офис НТИ РВК курировала создание и апробацию систем поддержания работоспособности водителей на базе технологий искусственного интеллекта в рамках дорожной карты «Нейронет», – отметила она.

Разработки «Нейронета» актуальны в большей степени для межрегиональных маршрутов, считает член общественного совета при Минтрансе России Илья Зотов. По его мнению, технологии, внедряемые в Москве, для регионов пока недоступны. «Аналогичные разработки должны носить характер эффективных бюджетных решений, на которые регионы в добровольном порядке начнут переходить, если это действительно позволиткратно сократить уровень аварийности на дорогах», – говорит Зотов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/15/847005-voditelyam-avtobusov>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.16; ПАССАЖИРНО БУДЕТ; ОАО РЖД ПОВЕРНУЛОСЬ К ЛЮДЯМ ИНВЕСТИЦИЯМИ

Как выяснил “Ъ”, ОАО РЖД увеличило инвестпрограмму до 2023 года на 137,5 млрд руб., нарастив вложения в Восточный полигон и отразив в документе масштабные планы по развитию пассажирского движения. Уровень освоения инвестиций в Восточный полигон, согласно плану, должен вырасти в три и более раза по сравнению с историческими данными, с чем, по мнению источников “Ъ”, у ОАО РЖД могут возникнуть проблемы. При этом, судя по инвестпрограмме, бюджетные инвестиции в пассажирский сегмент не увеличились, что создает большую нагрузку на инвестиционные возможности монополии. Собеседники “Ъ” в отрасли надеются, что государство не заставит ОАО РЖД искать средства на пассажирские проекты самостоятельно.

ОАО РЖД скорректировало трехлетнюю инвестпрограмму до 2023 года (“Ъ” ознакомился с содержанием документа). Относительно предыдущей версии она увеличивается на 137,5 млрд руб. В 2021 году инвестиции должны составить 679,6 млрд руб.: они уменьшились на 63,2 млрд руб. в основном за счет списания 40,7 млрд руб. с развития Центрального транспортного узла. В 2022 запланированы инвестиции в 837,2 млрд руб., в 2023 — 766,8 млрд руб.

На 119,7 млрд руб. возрастают инвестиции в увеличение пропускной способности участка Артышта—Междуреченск—Тайшет, обеспечивающего вывоз груза из Кузбасса и развитие Хакасии, юга Красноярского края и Тувы. Более того, суммарные инвестиции в

этот участок до 2025 года увеличены на 100 млрд руб.: в долгосрочной программе развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года было 70 млрд руб., стало 170 млрд. В ОАО РЖД не пояснили “Ъ”, чем обусловлен столь значительный рост инвестиций. Впрочем, источник, близкий к монополии, говорит, что стоимость увеличилась в результате «уточнения состава и стоимости работ по результатам предпроектных проработок». Увеличилось на 42,8 млрд руб. финансирование второй очереди развития БАМа и Транссиба.

В рамках более долгосрочной инвестпрограммы, до 2025 года, инвестиции в Восточный полигон увеличились на 68 млрд руб. относительно ДПР, до 1,16 трлн руб.

При этом в новой версии с 2024 на 2025 год сдвинулись сроки завершения проекта «Транссиб за семь суток». БАМ-2, напротив, предлагается построить с опережением на год уже в 2023 году. Кроме того, появились 93 млрд руб. инвестиций в третью, пока отложенную, очередь БАМа в 2025 году (см. “Ъ” от 3 ноября).

Источник “Ъ” в отрасли отмечает, что в части Восточного полигона инвестпрограмма предполагает нереалистичные темпы освоения инвестиций: исторически в среднем они не превышали 60 млрд руб. в год, максимум — 88,3 млрд руб. в 2016 году. А предполагается, что в 2020–2025 годах в среднем будет осваиваться порядка 190 млрд руб. в год, а в отдельные годы (как, например, в 2023 году) — 304 млрд руб. В 2019 году у ОАО РЖД были сложности с освоением инвестиций (см. “Ъ” от 25 октября 2019 года) из-за проблем с подрядчиками и нехватки строителей.

На рубеже 2025 года, как и писал “Ъ”, существенно увеличиваются вложения в пассажирский сегмент. Так, относительно ДПР в 2019–2025 годах эти инвестиции увеличились практически вдвое — до 1,44 трлн руб. с прежних 750 млрд руб. Появились новые проекты — в том числе Южный кластер (354,4 млрд руб.), развитие транспортного узла Петербурга (80,6 млрд руб.). Также запланировано значительное, на 238 млрд руб., увеличение инвестиций в Московский транспортный узел за счет появления в этом проекте инфраструктуры под строительство высокоскоростной магистрали Москва—Петербург. Доля пассажирского сегмента в инвестпрограмме по сравнению с ДПР возросла с 16% до 27%.

Источник “Ъ”, знакомый с инвестпрограммой, отмечает, что при кратном увеличении инвестиций ОАО РЖД в пассажирские проекты, не приносящие компании доход, объем финансирования со стороны государства сильно не увеличился.

По его словам, если у таких проектов есть существенный социально-экономический и бюджетный эффект, то государству необходимо увеличить объем их финансирования или отложить. Источник, близкий к монополии, подтверждает, что инвестиции в пассажирский комплекс будут осуществляться за счет инвестпрограммы ОАО РЖД. Еще один собеседник “Ъ” говорит, что, судя по сложностям с утверждением инвестпрограммы (см. “Ъ” от 29 октября и 2 ноября), в правительстве встречается понимание позиция грузоотправителей, отказывающихся принимать на себя все бремя развития пассажирской инфраструктуры за счет роста тарифов. Собеседник “Ъ” надеется, что правительство не оставит ОАО РЖД с масштабными пассажирскими проектами один на один. По его мнению, оптимальным было бы внесение бюджетных средств в уставный капитал монополии.

<https://www.kommersant.ru/doc/4574048>

ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КЛЕВОШИН; 2020.11.16; ИНОСТРАННЫМ ДРОНАМ НЕ ДАДУТ РАБОТАТЬ В ГОССЕКТОРЕ; ЗАКУПКИ БЕСПИЛОТНИКОВ ДЛЯ ГОСНУЖД МОГУТ БЫТЬ ОГРАНИЧЕНЫ

Правительство намерено ограничить возможность закупок зарубежных беспилотных авиационных систем (БАС) для государственных и муниципальных нужд. Как узнали «Ведомости», установить ограничения **премьер-министр Михаил Мишустин**

распорядился 5 ноября в ходе рассмотрения Плана мероприятий реализации механизма управления системными изменениями нормативно-правового регулирования предпринимательской деятельности. Подготовить проект соответствующего постановления Минпромторг, Минэкономразвития, **Минтранс**, Минфин и ассоциация «Аэронет» должны к июню 2021 г.

Предложение о введении таких ограничений было выдвинуто «Аэронетом» и поддержано правительством, рассказал «Ведомостям» генеральный директор ассоциации Глеб Бабинцев. По его словам, ограничения коснутся всех БАС, приобретаемых через механизм госзакупок для государственных и муниципальных нужд. БАС, работающие на малой высоте, способны получать очень точную и детальную информацию, относящуюся к государственной тайне, отмечает Бабинцев: «Иностранцы БАС могут сразу передавать такую информацию за границу, минуя любые проверки».

В Минпромторге «Ведомостям» заявили, что введение ограничительных мер по допуску БАС иностранного производства обусловлено «рисками несанкционированного сбора информации и роста угроз государственной безопасности». Представитель Минфина сообщил, что ответственным по программе является Минпромторг, который и предложил данное ограничение. Обоснование для его введения в Минфин пока не поступало. **В Минтрансе сообщили, что специалисты министерства принимают участие в реализации соответствующего пункта дорожной карты, отказавшись от других комментариев.** В Минэкономразвития заверили, что, прежде чем вводить ограничения, будет проведен всесторонний анализ, учитывающий такие критерии, как уровень конкурентоспособности отечественной промышленности, наличие не менее трех производителей аналогичного оборудования на территории РФ, а также способность отечественных производителей удовлетворить потребности заказчиков как по количеству, так и по качеству товара. Только после этого может быть принято решение о возможном ограничении закупок БАС, отметили в министерстве.

Подобные ограничивающие импорт меры применяются многими странами в отношении различного перечня оборудования, говорит пресс-секретарь АНО «Платформа НТИ» Юрий Сушинов. Сегодня российские производители авиатехники в состоянии обеспечить и коммерческие предприятия, и госструктуры оборудованием соответствующего или даже превосходящего зарубежные аналоги качества, утверждает он. Такие ограничения в целом направлены на поддержку российских производителей БАС, полагает главный редактор журнала «Беспилотная авиация» Денис Федутинов. «Рынок государственных и муниципальных структур в этом сегменте существенно меньше коммерческого. Тем не менее меры можно расценивать как шаг в сторону импортозамещения в сфере БАС», – считает он.

Похожие меры, по словам Федутинова, некоторое время назад принимали и США, которые также обосновывали их необходимостью вопросами безопасности. «Опасения относительно возможностей недружественного использования подобной техники отчасти имеют под собой основание, – полагает он. – Однако главным мотивом в данном случае представляется протекционистская политика». Применительно к задачам государственных и муниципальных структур речь идет в основном о малоразмерных БАС. В этом сегменте сегодня доминируют китайские производители и гигантские объемы выпуска делают конкуренцию с их изделиями по цене практически невозможной без подобной поддержки, рассуждает Федутинов.

Технический директор и главный конструктор российского разработчика БАС «Птеро» Амир Валиев считает возможное введение ограничительных мер логичным шагом: «Россия – благодатный рынок для БАС. Чтобы у нас появлялись собственные рабочие места в отрасли проектирования, производства и эксплуатации БАС, нужно создавать условия. Такое ограничение – одно из них».

По данным ассоциации «Аэронет», объем российского рынка беспилотной авиации вырос с 3,7 млрд руб. в 2017 г. до 9,1 млрд руб. в 2019 г. При этом мировой рынок, согласно данным Droneii.com, оценивался в прошлом году в \$18 млрд. Таким образом, российский сегмент составляет пока лишь около 0,7% мирового рынка. За первые шесть месяцев 2020 г. россияне приобрели 95 000 БАС на сумму порядка 1,3 млрд руб.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/15/847004-inostrannim-dronam>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.11.16; ПОТОМУ, ПОТОМУ ЧТО БЕСПИЛОТЫ; ВОЗДУШНЫЕ СУДА РАЗНЫХ ТИПОВ УРАВНИВАЮТ В ПРОСТРАНСТВЕ

Минтранс готов допустить беспилотники и дроны в общее воздушное пространство наравне с пилотируемыми воздушными судами. Чиновники заказали создание облика системы, которая смогла бы обеспечить такое взаимодействие. Участники рынка и аналитики отмечают, что существующие ограничения на полеты беспилотников не только сдерживают развитие рынка, но и создают неудобства пилотируемой авиации. При этом выбранный Минтрансом стандарт передачи данных вызывает споры: в отрасли полагают, что такая система будет работать только возле аэродромов и не позволит видеть дроны в любой точке России.

Минтранс заказал разработку системы, которая позволит беспилотникам летать параллельно с гражданской авиацией. Как следует из материалов сайта госзакупок, речь идет о работах по созданию «облика системы информационного обеспечения полетов беспилотных воздушных судов в РФ на основе технологий ГЛОНАСС и мультilaterации (многопозиционных систем наблюдения.— “Ъ”». Последнюю рассматривают для внедрения для беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) и в других странах.

БПЛА оборудуются транспондером, что делает их видимыми для системы мониторинга наравне с другими воздушными судами.

По итогам тендера контракт на выполнение работ за 52 млн руб. получил единственный участник конкурса — **ФГБУ «Защитаинфотранс Минтранса РФ»**.

В Минтрансе пояснили “Ъ”, что по воздушному законодательству полеты БПЛА совместно с пилотируемыми воздушными судами запрещены: «Эти ограничения являются следствием отсутствия технологий, инфраструктуры и бортового оборудования, позволяющих обеспечить безопасность совместных полетов, что ограничивает развитие отрасли беспилотной авиации». На начало марта Росавиацией учтено 16,8 тыс. БПЛА с максимальной взлетной массой до 30 кг. В среднесрочной перспективе в России ожидается более 2 млн таких воздушных судов, к 2035 году — до 100 тыс. штук, находящихся в воздухе одновременно.

Весь мир движется к тому, чтобы интегрировать БПЛА в общее воздушное пространство, говорит **Олег Пантелеев из «Авиапорта»**. Для этого необходимо, чтобы информация о местоположении каждого летательного аппарата была доступна другим участникам воздушного движения и диспетчерам.

Ставка на технологию мультilaterации абсолютно оправдана, единственный дискуссионный вопрос касался выбора стандарта передачи данных: 1090ES или VDL-4 (в конкурсной документации фигурирует 1090ES).

Господин Пантелеев поясняет, что транспондерами, работающими по стандарту 1090ES, оснащено большое количество используемых в нашей стране магистральных самолетов и немалое число воздушных судов авиации общего назначения. Кроме того, оборудование по стандарту 1090ES уже сегодня установлено в районах ряда российских аэропортов и помогает отслеживать перемещения как воздушных судов, так и автомобилей, оснащенных ответчиками, отмечает Олег Пантелеев. Однако он напоминает, что для достаточно полного покрытия территории страны такими приемниками потребуется разворачивать систему и в «чистом поле», что может потребовать больших затрат.

«Сегодня мы вынуждены подавать заявки на использование воздушного пространства за три дня или за пять при полетах вблизи аэродромов, причем в связи с ростом заказов воздушное пространство закрывается на все большие размеры и время, что в итоге создает неудобства для пилотируемой авиации», — говорит технический директор и главный конструктор «Птеро» (производитель беспилотников) Амир Валиев. Он считает, что развитие системы мониторинга на основе стандарта 1090ES — ошибка.

По его мнению, необходимо лишь оснастить все БПЛА и пилотируемые воздушные суда транспондерами АЗН-В (автоматического зависимого наблюдения-вещания, в РФ развивалась как VDL-4 стандарт, утвержденный ICAO), что намного дешевле, чем TCAS (система предупреждения столкновения самолетов), и сравнимо с GPS-приемником в автомобилях.

«Непонятно, почему вместо создания полноценной АЗН-В, позволяющей пилотам любых воздушных судов "видеть" друг друга в любой точке России, объявляются конкурсы, ведущие к латанию существующей системы и только рядом с аэропортами. Беспилотные воздушные суда на 90% используются далеко от аэродромов, на которых будет расположена модернизированная система», — заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4573976>

ОГОНЕК; ЕЛЕНА КУДРЯВЦЕВА; 2020.11.16; РАЗБОР ПЕРНАТЫХ

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ (МАК) ЗАВЕРШАЕТ РАССЛЕДОВАНИЕ "КУКУРУЗНОГО ИНЦИДЕНТА" - АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ НА ПОЛЕ ПАССАЖИРСКОГО АЭРОБУСА В ПОДМОСКОВНОМ РАМЕНСКОМ. ВИНОВНИКАМИ ДРАМАТИЧЕСКОГО ПРОИСШЕСТВИЯ НАЗВАНЫ ПТИЦЫ. "ОГОНЕК" РАЗУЗНАЛ, ПОЧЕМУ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ ОСТАВЛЯЕТ ЖЕЛАТЬ МНОГО ЛУЧШЕГО, А ТАКЖЕ КАКИХ ПТИЦ И КАКИХ СЕЗОНОВ СЛЕДУЕТ ОСОБО ОПАСАТЬСЯ В РОССИИ

Озерные чайки, пустельга и стрижи - вот главные опасности, с которыми в России сталкиваются самолеты, причем в самом буквальном смысле. У ученых есть даже термин на этот случай - "самолетоопасные птицы", и число таковых с каждым годом растет.

При этом конец лета и осень считаются на территории России самым опасным периодом для авиации - сначала в небо поднимаются тучи молодых неопытных птиц, а затем огромное количество пернатых берет курс на юг.

Именно стая озерных чаек столкнулась с Airbus A321-211 "Уральских авиалиний", который следовал в Симферополь 15 августа прошлого года. Птицы попали в оба двигателя самолета, после чего он начал падать, и пилотам чудом удалось посадить его на поле. Ученые установили, что столкнувшиеся с самолетом птицы следовали своим обычным маршрутом: чайки ночуют на озере с одной стороны аэродрома, а кормиться перелетают в аккурат через территорию Жуковского, на свалку, расположенную с другой стороны, всего в двух километрах от взлетно-посадочной полосы. С тех пор был принят целый ряд мер, чтобы свалку закрыть. Более того, на днях замглавы "Российского экологического оператора" Алексей Макрушин заявил, что, согласно проекту федеральной схемы обращения с отходами, планируется перенести 169 свалок и пунктов сортировки ТБО, находящихся ныне возле аэропортов в РФ, и это обойдется бюджету в 70 млрд рублей.

- На самом деле количество столкновений с птицами и тяжесть повреждения самолетов при авиационных инцидентах растет по всему миру, - рассказывает "Огоньку" заведующая лабораторией экологии и управления поведением птиц Института проблем экологии и эволюции им. А.Н. Северцова Ольга Силаева. - Связано это с целым рядом причин, прежде всего - с возрастающим числом полетов по всему миру и увеличивающимися скоростями воздушных судов. Чем больше скорость - тем серьезней ущерб при столкновении даже с небольшой птицей. К тому же сегодня из-за

конструкционных особенностей новых самолетов звуковая волна от работающих двигателей уходит назад, а раньше она распространялась преимущественно вперед и отпугивала птиц.

Специалисты Института им. Северцова уже много лет занимаются авиационной орнитологией. Проводят эколого-орнитологическое обследование территорий аэропортов, а также определяют вид птицы, ставшей участницей инцидента. Сегодня выпущено довольно много регламентирующих циркуляров, связанных с орнитологической безопасностью полетов, но основной документ не менялся с 1988 года. По нему, в частности, надлежит расследовать только те случаи, когда были причинены повреждения самолету.

Поэтому в отчеты до последнего времени попадали только такие инциденты. Если же птица, грубо говоря, оказывалась размазанной по борту, ее останки аккуратно смывали из шланга, и на этом происшествие зачастую было исчерпано.

Но в любом случае очевидно: количество опасных встреч в небе растет год от года. Так, по данным Росавиации, в 2019-м было получено 946 сообщений о столкновении самолетов с птицами против 927 случаев в 2018 году. Даже в 2020-м, пришедшемся на пандемию, из-за которой резко сократились авиаперевозки, к сентябрю все равно было зафиксировано 603 сообщения. Учитывая, что рано или поздно авиасообщение снова пойдет в рост, тенденция настораживает.

К тому же в России, как и в других странах, конечно, есть проблемные аэропорты: чаще всего происшествия с птицами случаются во Владикавказе, Абакане, Калининграде, Махачкале и Минеральных Водах.

ПТИЧИЙ БАЗАР

Интересно, что год от года увеличивается и количество видов птиц, с которыми самолеты сталкиваются. Так, в последнее время на территории России частыми виновниками воздушных инцидентов становились пичуха, которая обитает обычно в парках, иволга (живет в лесной полосе) и даже... летучая мышь.

- Недавно мы делали экспертизу ДНК и выяснили, что с воздушным судном столкнулась летучая мышь рыжая вечерница, совсем небольшое существо, которое весит от 40 до 70 граммов, - говорит Ольга Силаева. - При этом она в буквальном смысле разворотила самолету локатор, так что потребовался серьезный ремонт. Ущерб от столкновения вообще далеко не всегда связан с весом птицы. Сильные повреждения могут причинить и мелкие птицы, в частности стрижи и ласточки. Чаще всего птиц засасывает в двигатель, повреждаются также предкрылки и обшивка обтекателя радиолокационной станции воздушных судов. Например, стрижи летают с огромной скоростью - до 120 км/ч, а свои стайные воздушные перемещения совершают на высотах 150-300 метров. Именно на этих высотах чаще всего во время взлетов и посадок и происходят столкновения.

Иногда на территорию аэропортов залетают ценные краснокнижные виды, а иногда - птицы совсем из других регионов. Например, в Пулкове однажды нашли чрезвычайно редкую горихвостку-чернушку, которая обычно гнездится в европейских Альпах. В московском Шереметьеве в последнее время были замечены серая куропатка, пустельга, чибис, обыкновенный канюк и грач. С чем связано подобное разнообразие, ученые однозначно сказать не могут. Возможно, дело в нарушении традиционных экологических сообществ на огромных территориях. Или просто в том, что эту проблему более пристально стали изучать недавно.

При этом абсолютным лидером по количеству столкновений много лет являются представители семейства чайковых - они сегодня становятся виновниками 35 процентов аварий. Эти птицы оттеснили на второе место воробьиных, занимавших верхнюю строчку в 1960-е. Во многом это связано с тем, отмечают специалисты, что чайки так приспособились жить на свалках мегаполисов, что постепенно превратились в городскую

птицу. Они научились гнездиться на крышах, перестали мигрировать, благо корм для них есть круглый год.

Но причины столкновений не только в численности. Дело в том, что чайки хорошо владеют скольльзящим полетом, но вот быстро перестроиться во время внезапной опасности не умеют. Более того, иногда они вообще начинают летать с самолетом наперегонки, считая его неожиданным конкурентом. Поэтому чаек, особенно озерных и сизых, сбивают чаще, чем, предположим, их родственников чибисов.

Об этом говорит немало трагических случаев, начиная с памятной катастрофы Ан-12 в Домодедове в 2007-м. Тогда при взлете на высоте 70-75 метров транспортный самолет столкнулся со стаей чаек, которые тоже попали в двигатель, после чего судно рухнуло на землю, а все 7 человек погибли. В 2000 году в столичном аэропорту Шереметьево при заходе на посадку Ил-96 на взлетно-посадочной полосе одновременно оказалось порядка 200 чаек. Пилоты заметили птиц, только коснувшись земли, и въехали в стаю на скорости 100 км/ч. Животные попали во все четыре двигателя, два из которых восстановить не удалось.

Вслед за чайковыми по числу аварий идут мелкие воробьиные, включая стрижей. Далее - голуби, хищные и водоплавающие птицы, а также врановые - вороны, вороны и грачи. При этом больше всего неприятностей авиации доставляют стайные птицы, которые собираются большими группами и перестраиваются в небе. Так, в январе 2009 года аэробус столкнулся со стаей канадских казарок над рекой Гудзон. У самолета отказали оба двигателя, и пилоты приняли решение садиться на воду. Все пассажиры выжили.

Но и одиночки иногда становятся причинами аварий. Так, в 2012 году около Нефтеюганска на высоте 150 метров вертолет R-44 RA-04241 столкнулся с уткой широко-свистунком. Птица насквозь пробила остекление пилотской кабины и оказалась внутри вертолета. Считается, что пробить обшивку способны птицы, которые весят более 5 килограммов, но в данном случае вертолет протаранила особь весом всего 1,2 килограмма.

НЕ ПОДЕЛИЛИ НЕБО

Количество столкновений с птицами, конечно, растет, но и система безопасности в российских аэропортах оставляет желать лучшего. По данным руководителя отраслевой группы авиационной орнитологии Сергея Рыжова, у нас лишь 10-15 процентов аэропортов имеют в своем штате специалистов-орнитологов. А ведь именно они, по сути, должны следить за тем, чтобы на взлетно-посадочной полосе (ВПП) или в зоне взлета и посадки не было птиц. Дело в том, что аэродромные локаторы не покрывают ту часть так называемой полусферы аэродрома, куда птицы подлетают. Нет и автоматического контроля наличия птиц на ВПП. Ситуация усугубляется тем, что и на борту нет средств раннего обнаружения и сопровождения птиц, находящихся в опасной зоне.

По действующим правилам, раз в четыре года аэропорт обязан проводить комплексное обследование территории. Это большое и научное исследование, с привлечением специалистов разных направлений, которое длится больше года. За это время ученые изучают географию местности и популяции птиц на расстоянии 15 километров от взлетно-посадочной полосы. Они наблюдают за тем, какие именно виды и в какое время обитают вокруг, какие у них основные направления полетов и сезонных миграций, а также высоты, на которых путешествуют птицы. Затем составляется подробная карта аэропорта и близлежащих территорий, где указываются места скопления птиц. Учитывать надлежит и их состояние, которое опять же должен контролировать штатный орнитолог аэропорта.

Так как проведение такой экспертизы очень трудоемкое и дорогое, зачастую аэропорты нанимают сомнительные компании, обещающие проделать работу по дешевле. А специалистов, которые могут провести качественный аудит орнитологического

обеспечения безопасности аэропортов, у нас в стране официально нет - их не готовит ни одно учебное заведение.

Столь же непростая ситуация и с расследованием конкретных столкновений с птицами. Много лет орнитологи настаивают на том, что нужно не только фиксировать все случаи подобных инцидентов, но и отправлять останки птиц на экспертизу, как делают в большинстве стран. Это необходимо для создания глобальной информационной базы орнитологической безопасности полетов.

- Среди животных, обитающих вблизи аэродромов, не все представляют одинаковую опасность для самолетов, - говорит завлабораторией экологии и управления поведением птиц Института проблем экологии и эволюции Ольга Силаева. - Очень важно знать, какой именно вид стал причиной аварии. Такую информацию можно получить, если будут проводить расследования всех случаев столкновений птиц с воздушными судами, независимо от последствий инцидента, а также независимо от авиакомпании, которой принадлежит самолет.

Только так можно дать корректные рекомендации по безопасности полетов.

Эксперт объясняет: сегодня стало возможным определять семейство, а в ряде случаев и вид птицы, по одному перу или даже по части пера и их мелким обломкам - именно в таком виде ученые зачастую получают материал при расследовании авиаинцидентов. Ученые разработали подробную методику по сбору, хранению и передаче материала. Сложность в том, что подходить к самолету имеет право ограниченное количество лиц, этим занимаются сотрудники служб орнитологической безопасности полетов при послеполетном осмотре самолета. Для проведения экспертизы то, что осталось от птицы, собирают и упаковывают в пакеты и конверты и стараются как можно скорее передать этот биологический материал на исследование, а если приходится его некоторое время хранить, то немедленно отправляют в морозильную камеру, чтобы бионт не испортился, проще говоря, не протух.

- Наша лаборатория разработала методику определения вида птицы по структуре пера, не только по целым перьям, но и по микроструктуре, по микроструктурным элементам пера, с использованием микроскопа, - рассказывает Ольга Силаева. - Это оказалось очень ценным, потому что определение вида по ДНК дорогая процедура, которая требует сложного оборудования и высококвалифицированных специалистов.

Чтобы определить вид птицы, изучают перья с помощью методов электронной сканирующей и светооптической микроскопии, затем сравнивают результаты с цифровой библиотекой данных, куда занесены эталонные образцы.

- Если бы такая работа проводилась повсеместно, мы могли бы создать базу наиболее опасных птиц для всех регионов, - говорит Ольга Силаева. - Это помогает принимать адекватные меры по управлению поведением конкретных, а также с помощью экологических мероприятий снижать привлекательность аэродрома для птиц и уменьшать таким образом количество столкновений.

Но, к сожалению, пока методикой заинтересовалась лишь одна российская авиакомпания. В феврале этого года **Минтранс РФ** опубликовал проект новых правил защиты самолетов от столкновений с животными, который сейчас активно обсуждается в научном сообществе. Там собран большой набор мер, который может значительно повысить авиабезопасность: от рекомендаций, каким образом должен вести себя пилот в "сложной орнитологической обстановке", до способов "предотвращения выполза дождевых червей на взлетно-посадочную полосу". Но вопрос о том, как все это будет выполняться, остается открытым.

АЭРОПОРТ МЕЧТЫ

Неправильно думать, что аэропорты, с огромными гудящими самолетами и толпами людей, кажутся птицам опасным местом. Как раз наоборот. Как человек приходит в

здание аэропорта за пару часов до вылета, чтобы выпить чашечку кофе в кафе, так и птицы стремятся проникнуть на территорию, чтобы подкормиться, обсохнуть и выспаться.

Согласно статистике, 35 процентов столкновений приходится на высоту от 100 до 500 метров, где, например, проходят коридоры сезонных миграций птиц, а воздушные суда заходят на посадку и выполняют взлет. 75 процентов случаев столкновений происходит непосредственно на или над взлетно-посадочной полосой.

- Для птиц территория аэропорта - это своего рода заповедник, - говорит Ольга Силаева. - Люди тут есть только внутри здания, а огромная территория фактически пустынна, нет хищных животных, например кошек и собак, взлетно-посадочная полоса в любое время теплая, а после дождя на нее выбираются дождевые черви, над ней летают насекомые - это прекрасный корм для многих видов птиц. К тому же здесь всегда можно найти укрытие и место для гнездовья: мелкие птицы строят гнезда в ангарах и даже внутри двигателей самолетов, отогнанных на запасные полосы.

Именно поэтому из аэропортов невозможно убрать птиц насовсем и полностью - волшебной кнопки, которая бы заставила животных покинуть аэропорт навсегда, до сих пор нет. И она вряд ли появится. Конечно, существует довольно большой арсенал средств, который помогает решить эту задачу хотя бы частично: пропановые пушки издают громкие хлопки вроде ружейных выстрелов. Вдоль ВПП установлены зеркальные шары и механические отпугиватели. Незваных гостей прогоняют и специально обученные хищные птицы. А электронные установки издают тревожные звуки на понятном языке - выяснилось, к слову, что тревожные крики, записанные, предположим, в Америке, китайские птицы не понимают.

Но, как говорят эксперты, весь этот арсенал мало действует на очень глупых и на очень умных птиц. Если первые, наподобие куропаток, переживают опасные сигналы в земляных норках, а затем спокойно возвращаются на поверхность, то вторые, скажем, те же вороны, прекрасно понимают, когда их всего лишь пугают.

Еще стоит отметить, что традиционно отечественные подходы в обращении с птицами в принципе более гуманные, чем изначально были на Западе. Так, один из основоположников советской авиационной орнитологии Валерий Ильичев с момента первой конференции на эту тему в 1960-е годы настаивал, что с птицами нужно выстраивать гармоничные отношения. Помимо целого ряда технических средств, отпугивающих животных, он предлагал строить отвлекающие от аэропортов кормовые базы, а саму территорию аэропорта делать максимально непривлекательной. В США и Европе до сих пор в ходу более жесткие способы борьбы с нарушителями. В частности, там по периметру запретных зон зачастую применяют яды или отстрел животных. А иногда и всю территорию аэропорта просто закатывают в асфальт, как в немецком Франкфурте.

- Нужно понимать, что когда мы говорим об отношениях человека и птиц, то мы не можем во главу угла ставить только наши интересы, - подчеркивает Ольга Силаева. - Это ведь мы вторглись в их традиционную среду обитания. Нужно понимать, что аэродромы - это уникальное место эко-техно-биоценоза, где взаимодействуют как минимум три составляющие - человек, техника и животные. От того, насколько грамотно мы сможем сосуществовать, зависит благополучие и тех и других.

"Когда мы говорим об отношениях человека и птиц, мы не можем во главу угла ставить только свои интересы. Это ведь мы вторглись в их среду обитания! Аэродромы - уникальное место эко-техно-биоценоза, и от того, насколько грамотно мы сможем сосуществовать, зависит благополучие и тех и других".

РБК; СЕРКОВ ДМИТРИЙ, БОБЕНКО МАЙЯ, ТАЛАВРИНОВ МАКСИМ; 2020.11.15; РОСАВИАЦИЯ ПРОВЕРИТ "ПОБЕДУ" ИЗ-ЗА ТРАЕКТОРИИ ПОЛЕТА В ПОДДЕРЖКУ ДЗЮБЫ

Пилоты "Победы" выразили поддержку из-за травли футболиста Артема Дзюбы, изобразив с помощью виражей фаллический символ в небе над Нефтекамском. Проверка **Росавиации** может грозить ответственным лицам дисциплинарной ответственностью. **Росавиация** начала проверку инцидента с самолетом авиакомпании "Победа" (входит в группу "Аэрофлот"), который при выполнении рейса из Москвы в Екатеринбург в среду, 11 ноября, осуществил виражи в воздушном пространстве Башкирии - над Нефтекамском. Их траектория была похожа на фаллический символ.

Первым на донесение **Росавиации** из "Архива материалов расследований инцидентов и производственных происшествий" обратил внимание Telegram-канал Aviaincidents. **Проверку этого инцидента РБК подтвердил источник в Росавиации.** Представители "Победы" и агентства отказались от комментариев.

На необычную траекторию полета "Победы" из Москвы в Екатеринбург первым обратил внимание Telegram-канал FrequentFlyers. "Мы не знаем, что именно могло померещиться в траектории полета нашего самолета, но, возможно, что капитаны "Победы" так выразили поддержку капитану сборной [России по футболу] Артему Дзюбе и показали свое отношение к его травле", - прокомментировал тогда представитель авиакомпании.

В ночь на 8 ноября в интернете появилось интимное видео с участием нападающего Дзюбы. После этого главный тренер сборной России Станислав Черчесов исключил его из заявки команды на ноябрьские матчи, для того чтобы оградить футболиста и всю команду от лишнего негатива. Спортивная общественность восприняла скандал неоднозначно, но представители шоу-бизнеса поддержали Дзюбу.

Экипаж "Победы" 11 ноября запросил разрешение на выполнение виражей из-за "необходимости проверки радионавигационных средств", следует из донесения **Росавиации**. Согласно документу, маневры не были предусмотрены планом полета и разрешением на использование воздушного пространства. Получил ли капитан самолета согласие диспетчеров на такие маневры, в материалах ведомства не говорится. Но в итоге самолет прибыл в екатеринбургский аэропорт Кольцово с 20-минутной задержкой, следует из данных сервиса FlightRadar24.com.

"У проверки [Росавиации] есть две составляющие. Первая - безопасность полетов. Проверка позволит выяснить, получил ли экипаж подтверждение на выполнение маневров, корректно ли он трактовал это разрешение, создавали ли эти маневры проблемы с точки зрения безопасности полетов, привели ли они к опасным сближениям и т.д.", - замечает **исполнительный директор агентства "Авиапорт" Олег Пантелеев**. Второй аспект - этический, проведение проверки, вне зависимости от ее результатов, должно показать, что такие действия экипажа выходят за рамки этичного поведения, добавляет он. По словам Пантелеева, если разрешение на выполнение маневров не было получено, то ответственным лицам может грозить дисциплинарная ответственность.

Но и **Пантелеев, и главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров** не исключают, что акция пилотов может оказаться пиаром. "У меня большое подозрение, что это очередная вирусная реклама авиакомпании. Я полагаю, что ничего подобного не происходило. Но если это было в реальности, то это надо быть сумасшедшими, чтобы вдруг выполнять такого рода маневры, потому что за такие вещи очень серьезно карают, - отмечает Гусаров. - "Победа" каждую копейку считает, а тут летали кругами, сжигали керосин, выжигали рабочее время. Первое, это должна была быть реакция авиакомпании, которая должна была наказать этих людей. Второе, подобные маневры **Росавиацией** категорически запрещаются. Самолеты гражданской авиации должны летать четко по коридорам и без необходимости подобных маневров не выполнять".

Как объясняет Гусаров, если факт акции подтвердится, то пилоты могут лишиться сертификатов и могут быть уволены с "волчьим билетом". "Такие маневры в воздухе гражданской авиации очень опасны с учетом того, что плотность движения высокая, магистрали достаточно узкие и здесь так маневрировать, кто куда хочет, просто не допускается. Тем более нарисовать в поддержку и таким образом признаться, что это сделали, это значит самим признаться в таком хулиганстве. Думаю, что умышленной прорисовки подобного трека не было, а если он и произошел случайно, дальше просто заработала машина пиара", - отметил собеседник РБК.

"Победа" и Росавиация

"Победа" неоднократно конфликтовала с Росавиацией. В конце 2018 года глава авиакомпании Андрей Калмыков заявил в интервью РБК о полном развале системы подготовки пилотов в России. "Государство потратило огромные деньги на их подготовку, чтобы они летали на кукурузниках. Мы готовы теперь вкладывать огромные деньги, чтобы переучить их с "кукурузников" на магистральный самолет, но не можем этого сделать, потому что на последнем этапе что-то сбивает, дипломы не выдают, - недоумевал топ-менеджер. - Получается, что даже на "кукурузник" у нас подготовить не могут". Тогда в ведомстве с этим не согласились: "Никаких кукурузников у нас нет, в учебных заведениях гражданской авиации используются современнейшие воздушные средства - как однодвигательные, так и многодвигательные, со стеклянной кабиной".

"Победа" требовала через Арбитражный суд Москвы признать незаконным отказ регулятора рассматривать ее предложение по взлету и посадке в аэропорту Геленджика со стороны гор, чтобы избежать задержек из-за сильного ветра. Но суд отклонил ее иск. Годом ранее ведомство посчитало "крайне неуклюжими и некрасивыми" объяснения лоукостером причин отказа в перевозке женщины с ребенком, больным детским церебральным параличом (ДЦП). После этого случая "Победа" сообщила, что уволит руководителя группы наземного обеспечения за некомпетентность в организации рабочего процесса и подготовит особое руководство для обслуживания пассажиров с ограниченными физическими возможностями.

<https://www.rbc.ru/business/15/11/2020/5fae53209a7947857e30b2f1>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ СМИРНОВА; 2020.11.14; РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛА АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ С ДВУМЯ ТЕПЛЫМИ СТРАНАМИ: ПОЛЕТЯТ ЛИ ТУДА ТУРИСТЫ

Правительство разрешило полеты на Сейшелы и в Эфиопию. И увеличило количество рейсов в Эмираты, на Кубу и Мальдивы

Хорошие новости для любителей погреться зимой на солнце и искупаться в теплом море.

Правительство России приняло решение об увеличении количества рейсов на популярные курорты:

- в ОАЭ - до 7 рейсов в неделю (до сих пор в Дубай было всего два, и это крайне мало);
- на Кубу - до 4 рейсов в неделю (раньше разрешалось два рейса);
- на Мальдивы - до 8 рейсов в неделю (было 3 рейса).

Плюсы для туристов очевидны: чем больше рейсов, тем дешевле билеты. И даже можно выбрать удобное расписание или ту авиакомпанию, которая больше нравится.

О запуске новых рейсов уже объявили несколько перевозчиков.

Авиакомпания AZUR air добавит в свое расписание второй регулярный рейс в неделю из Москвы на Кайо-Коко. Он будет выполняться из "Внуково" по средам с 25 ноября - в дополнение к уже имеющемуся рейсу по воскресеньям. AZUR air летает на Остров Свободы на гигантских лайнерах Boeing 777-300ER.

Сейшелы - отличное для зимнего отдыха место, с хорошими пляжам, качественными (и в основном дорогими) отелями, красивой природой, гигантскими черепаками...

Также AZUR air откроет полеты на Мальдивы с 28 ноября, раз в неделю, по субботам. Тоже из столичного аэропорта "Внуково" и тоже на флагманских самолетах Boeing 777-300ER. До сих пор на острова в Индийском океане летал только "Аэрофлот".

Лоукостер "Победа" запускает рейс в Дубай с 28 ноября по субботам. Наверняка на этом маршруте появятся и другие перевозчики, например, flydubai.

Россия возобновит авиасообщение еще с двумя странами - Сейшельскими островами (туда разрешены 2 рейса в неделю) и Эфиопией (3 рейса в неделю в столицу страны Аддис-Абебу).

"Россияне могут беспрепятственно улететь в любую из этих стран - решение о возобновлении авиасообщения на паритетной основе принято по итогам заседания оперативного штаба", - сообщает пресс-служба правительства.

Сейшелы - отличное для зимнего отдыха место, с хорошими пляжами, качественными (и в основном дорогими) отелями, красивой природой, гигантскими черепаками... Острова в Индийском океане до пандемии были популярны у российских путешественников, хотя и не стали массовыми курортом - потому как удовольствие не из дешевых. В 2019 году там провели отпуск около 12 тысяч наших соотечественников. Сейчас, когда из-за коронавирусных ограничений российским туристам доступны далеко не все теплые страны, возможность слетать на Сейшелы была бы очень кстати.

Есть лишь одно "но". России на данный момент нет в списке стран, откуда туристам разрешен въезд на Сейшельские острова. Список обновляется сейшельскими властями регулярно, раз в две недели. Этот - новый, действует с 16 ноября. "Возможно, еще не успели внести обновления", - предполагает источник "КП" в туристическом бизнесе. Действительно, правительство РФ сообщило о возобновлении авиасообщения поздним вечером 13 ноября, сейчас выходные. Вполне возможно, нашу страну добавят в действующий список или внесут в следующий, через две недели. В любом случае, авиакомпании пока не объявили о своих планах летать на Сейшелы. Так что - ждем.

Сейчас, когда из-за коронавирусных ограничений российским туристам доступны далеко не все теплые страны, возможность слетать на Сейшелы была бы очень кстати.

Эфиопия же - совсем не курортное направление. До пандемии в страну на востоке Африки, граничащую с Сомали и Суданом, летали индивидуальные путешественники, любители экзотики и приключений. Но вы же помните, как все смеялись в августе над открытием рейсов на Занзибар? А он взял да и стал главным зимним курортом, с чартерами аж из семи российских городов - на зависть Эмиратами с Мальдивами.

Правительство разрешило полеты на Сейшелы

Сейшелы - отличное для зимнего отдыха место, с хорошими пляжам, качественными (и в основном дорогими) отелями, красивой природой, гигантскими черепаками...

Сейчас, когда из-за коронавирусных ограничений российским туристам доступны далеко не все теплые страны, возможность слетать на Сейшелы была бы очень кстати.

<https://www.kp.ru/daily/21712087.5/4321701/>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.11.16; БЮДЖЕТНАЯ ВЫДЕРЖКА; СЕНАТОР ВАЛЕРИЙ ВАСИЛЬЕВ - О ЗАДАЧАХ ОСНОВНОГО ФИНАНСОВОГО ДОКУМЕНТА В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ

Ожидается, что уже в первых числах декабря бюджет России на 2021- 2023 годы представят на утверждение в Совете Федерации. Таким образом, на обсуждение главного финансового документа страны у парламентариев, регионов, ведомств, финансистов и экспертов ушло ровно два месяца.

Никогда еще работа над бюджетом не была столь значима.

В этом году необходимо учесть множество серьезных нюансов, связанных с пандемией и мировым экономическим кризисом. Раньше на процесс обсуждения и затем принятия

решения требовалось время, в этом году счет идет на дни. После предложений парламентариев, диалога и дискуссий с правительством тут же появляются поручения, указы и законопроекты, направленные на упрощение жизни и работы наших граждан. И все нужно делать быстро, так как от каждого решения зависит столь необходимая поддержка населению.

Приоритет понятен - выполнение социальных обязательств перед гражданами. И конечно же реализация задач по движению страны вперед. Проект федерального бюджета на 2021-2023 годы уже принят в первом чтении.

Судя по тому, что заложено сейчас, доходы будут год от года расти. Так, согласно документу, в 2021 году они составят 18,8 трлн рублей, в 2022-м эта сумма должна увеличиться на 1,84 трлн рублей, а затем - на 1,62. Расходы в эти три года будут также постепенно увеличиваться - с 21,52 до 23,67 трлн.

Члены Федерального собрания принимают самое активное участие в обсуждении статей государственной казны. На 24 ноября запланировано рассмотрение документа с внесенными поправками уже на пленарном заседании. Уверен, что после такой плотной и напряженной работы над бюджетом страны в начале декабря документ, одобренный во всех трех чтениях, направят в Совфед.

Кабмин уже одобрил поправки парламентариев примерно на 3,5 трлн рублей на эти три года. На финансовую поддержку бюджетам регионов в 2021 году дополнительно направят 100 млрд рублей (всего 130,3 млрд рублей).

К сожалению, потребность в дополнительных финансовых вливаниях связана с ухудшением экономической ситуации и снижением доходов регионов. Именно поэтому в 2021 году необходимо сделать акцент на точечную помощь субъектам РФ, для того чтобы компенсировать снижение налоговых поступлений в региональные бюджеты.

Планируется увеличить грантовую поддержку регионам с 35 млрд рублей в 2021 году до 50 млрд в последующие годы. Причем предусмотрено совершенствование организационных мер по четкому и правомерному выстраиванию методики распределения грантовых средств. Убежден, что бюджет должен быть увязан с плановыми показателями государственных программ и национальных проектов.

Нулевое слушание в Совфеде проекта федерального бюджета на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов позволило еще на стадии подготовки и обсуждения основных параметров учесть целый ряд моментов, которые лучше видны непосредственно на местах, в том числе в отдельных регионах, предусмотреть в финальном документе хозяйственную специфику субъектов. А также добиться финансирования объектов и проектов, не нашедших отражения в изначальном варианте основного финансового документа. И это, несмотря на то что бюджет следующих лет ожидается дефицитным. Глава Минфина Антон Силуанов в самом начале обсуждений заявил, что в 2021 году разница между доходами и расходами может составить почти 3 трлн рублей.

По сути, бюджет сверстан так, чтобы обеспечить финансирование всех обязательств государства. А это прежде всего обязательства социального характера. И уже начиная с 2022 года доходная часть документа будет расти год от года. По крайней мере это запланировано. И мы, парламентарии, со своей стороны, сделаем все возможное, чтобы это было обеспечено законодательно.

Одно из основных направлений в период пандемии - и это заложено в документе - решение вопроса подключения малых населенных пунктов к интернету, на что будет направлено дополнительно 6,2 млрд рублей. Эта проблема остро стоит в регионах, особенно в условиях локдаунов, когда почти все совершается онлайн. В бюджете заложены деньги на то, чтобы решить проблему доступности интернета в 2,5 тыс. населенных пунктов численностью от 250 до 500 человек. Все это должно произойти уже до конца 2021 года. Одновременно с этим начнется работа и по подключению к Всемирной сети населенных пунктов численностью 100-250 жителей.

Еще одна важная проблема, которую нельзя было обойти стороной и не учесть в документе, - это исполнение национальных проектов, **модернизация и расширение магистральной инфраструктуры**. Важно, что в бюджете будет предусмотрено до 5,8 млрд рублей на субсидирование авиаперевозок по 170 маршрутам. Приоритетными остаются такие направления, как Крым, Калининград и Дальний Восток.

Между тем считаю, что у регионов должно быть больше свободы для развития инновационных проектов, поскольку предусматриваемый прирост инвестиций до 3,5% в 2021-м и до 5% в последующие годы явно недостаточен для реализации прорывных мер. Главы субъектов неоднократно подчеркивали, что в регионах есть некоторое количество готовых к исполнению проектов, реализация которых откладывается в связи со сложностью финансирования. А значит, помогая в их реализации, мы поможем в развитии регионов.

И, конечно, необходим парламентский контроль за расходами бюджета. Считаю, что именно он позволит эффективно использовать государственные средства. И тогда мы выдержим любые экономические испытания.

ТАСС; 2020.11.15; ХУСНУЛЛИН: В РФ ДОЛЖЕН ПОЯВИТЬСЯ ЕДИНЫЙ ГОСЗАКАЗЧИК В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин рассчитывает, что в России до конца года будет принят закон о едином госзаказчике в сфере строительства. После этого понадобится один-два месяца на создание такой публично-правовой компании.

Хуснуллин рассказал журналистам, что данный механизм должен заработать уже в следующем году. Он отметил, что это даст возможность повысить качество, а также снизить сроки и урегулировать стоимость строительства.

Хуснуллин объяснил, что планируется создание компетентной структуры, которая будет управлять государственными капитальными вложениями (причем система управления будет построена на базе информационных технологий). По словам вице-преьера, на сегодняшний день в ключевой проблемой строительной отрасли являются не в рабочие, а заказчики, с недостаточными компетенциями и опытом.

По мнению Хуснуллиной, единый госзаказчик должен появиться и в сфере строительства транспортной инфраструктуры страны. Он рассказал, что работа по объединению транспортных объектов на базе компании Росавтодор уже ведется. Правительство России в пятницу внесло в Госдуму законопроект о создании единого государственного заказчика в сфере строительства. В пресс-службе вице-преьера РФ Марата Хуснуллиной сообщили ТАСС, что функции государственного заказчика по строительству объектов инфраструктуры объединит Минстрой, что позволит уменьшить сроки их возведения и предотвратит появление недостроев.

Ранее премьер-министр РФ Михаил Мишустин подписал постановление, по которому Минстрою РФ был передан ряд учреждений, которые выполняют функции госзаказчика в строительстве. Среди них - дирекции по строительству и реконструкции, которые раньше находились в ведении Минспорта, Минобрнауки, Минкультуры и Минздрава.

Росавтодор один из основных исполнителей самых масштабных нацпроектов - "Безопасные и качественные автодороги" и **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. Ведомство контролирует все программы дорожных работ в регионах, но заказчиками выступают местные власти, получая трансферты из федерального бюджета. Также Росавтодор курирует автодорожные объекты **КПМИ** (кроме проекта автотрассы Москва - Казань). В рамках реформирования нацпроектов на период до 2030 года Росавтодор может стать участником новых федпроектов в рамках БКАД по обновлению общественного транспорта (стоимостью более 0,6 трлн рублей) и создания опорной сети дороги (стоимостью более 4 трлн рублей).

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/hsnullin-v-rf-dolzen-poavitsa-edinyj-goszakazcik-v-sfere-transportnogo-stroitelstva>

ВРЕМЯ Н.НОВГОРОД; 2020.11.15; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ВХОДИТ В ДЕСЯТЬ ЛУЧШИХ РЕГИОНОВ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД

Нижегородская область вошла в список из десяти лучших регионов России по исполнению нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Об этом сообщает пресс-служба губернатора и регионального правительства со ссылкой на главу Федерального дорожного агентства (Росавтодора) Андрея Костюка, который сделал соответствующее заявление во время заседания еженедельного координационного штаба. Андрей Костюк напомнил, что в регионе досрочно завершились работы по строительству развязки Неклюдово-Золотово. Они прошли в рамках нацпроекта "**Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**".

Как отметил глава Нижегородской области Глеб Никитин, срок строительства был сокращен почти на год из-за выделенных по поддержке Минтранса дополнительных средств.

"Отмечу, что это знаковое событие для региона. Мы сделали важный шаг в развитии транспортной доступности севера области и сообщения с соседними регионами", - сказал губернатор Нижегородской области Глеб Никитин.

Губернатор добавил, что в рамках нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" общая площадь укладки верхнего слоя дорожного покрытия - 6,73 млн кв. м. - это составляет 99,8% от годового объема. Общая протяженность отремонтированных участков - более 822 километра. На оставшихся участках работы завершены и сейчас ведется приемка.

Напомним, в соответствии с указом президента РФ Владимира Путина в 2019 году в 83-х субъектах Российской Федерации, в том числе в Нижегородской области стартовал национальный проект "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Он направлен на увеличение доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям. Также сообщалось, что контракты на проведение дорожных работ по поручению губернатора были заключены в 2019 году, что позволило подрядчикам рационально распределить свои ресурсы.

http://www.vremyan.ru/news/nizhegorodskaya_oblast_vkhodit_v_desyat_luchshikh_regionov_p_o_naczproektu_bkad.html

ГУДОК; АЛЕКСАНДРОВА ЕЛЕНА; 2020.11.16; СТУДЕНТЫ УХОДЯТ ДОМОЙ

Минобрнауки из-за сложной эпидемиологической ситуации с 13 ноября перевело подведомственные вузы в Москве и Санкт-Петербурге на дистанционное обучение. Аналогичные решения в отношении Российского университета транспорта (МИИТ) и Петербургского госуниверситета путей сообщения (ПГУПС) приняты **Минтрансом** и **Росжелдором**. Перешли на "удаленку" и другие отраслевые вузы. В таком формате большинство студентов будет учиться до 6 февраля 2021 года.

Приказ о переводе на удаленную работу с 13 ноября 2020 года по 6 февраля 2021 года вузов Москвы и Санкт-Петербурга, подведомственных Минобрнауки, глава ведомства Валерий Фальков подписал 11 ноября. Уточняется, что руководителям других региональных университетов рекомендовано перевести учебный процесс в онлайн по согласованию с территориальными органами Роспотребнадзора, если того потребует санитарно-эпидемиологическая обстановка.

Приказ не распространяется на медицинские вузы, а также на университеты иной ведомственной принадлежности.

Решение о переводе на дистанционное обучение принято и учредителями московских и петербургских транспортных вузов - РУТ (МИИТ) и ПГУПС.

"С сентября наш вуз работал в смешанных режимах, а первокурсники фактически начали обучение с максимальным включением в учебный процесс дистанционных технологий. Поэтому переход на дистанционное обучение с 13 ноября прошел штатно, - рассказала "Гудку" первый проректор - проректор по учебной работе ПГУПС Людмила Блажко. - Полный переход на дистанционное обучение вряд ли улучшит качество подготовки специалистов. Но есть в этом и положительные стороны. Так, первокурсники быстрее приобретают навыки самостоятельной работы. Кроме того, становится более высоким уровень индивидуализации образовательных траекторий".

В РУТ (МИИТ) в соответствии с поручением замминистра транспорта Алексея Семенова от 13 ноября удаленное обучение будет применяться с сегодняшнего дня и по 6 февраля 2021 года. Как подчеркнул ректор университета Александр Климов, реализация образовательных программ будет вестись преимущественно на платформе Microsoft Teams. Промежуточная аттестация студентов-транспортников также пройдет в онлайн.

Некоторые железнодорожные университеты, руководствуясь распоряжениями местных правительств, перешли на онлайн-обучение еще раньше. Так, студенты Уральского государственного университета путей сообщения (урГУПС), а также его филиалов взаимодействуют с преподавателями в электронной информационно-образовательной среде с 30 октября. "У нас уже есть успешный опыт дистанционного обучения, поэтому реализация образовательного процесса обеспечена в полном объеме", - отметила проректор по учебной работе и связям с производством УрГУПС Нина Сирина.

С начала ноября дистанционно учатся студенты Иркутского государственного университета путей сообщения (ИрГУПС) и его филиалов. В онлайн-формате в ИрГУПСе 3 ноября прошел и день открытых дверей.

Омский госуниверситет путей сообщения (ОмГУПС) находится на "дистанционке" с 9 ноября. Такой режим продлится по 22 ноября. "На данный момент информация о продлении режима дистанционного обучения отсутствует. Мы ожидаем решения регионального Роспотребнадзора и оперативного штаба области по противодействию распространению коронавирусной инфекции, - рассказал "Гудку" проректор по производственному обучению и связи с производством ОмГУПС Олег Балагин. - Основная часть общения преподавателей со студентами проходит на образовательном портале университета и в режиме видеоконференций (всем преподавателям организованы личные кабинеты). Частично обмен информацией осуществляется по электронной почте, а также с использованием других сервисов".

В некоторых ГУПСх пока введен смешанный режим обучения. Так, например, с 9 ноября в Дальневосточном государственном университете путей сообщения лекционные и семинарские занятия проходят в дистанционном режиме. Очно реализуются только лабораторные работы, занятия по физкультуре, элективные курсы по физической культуре и спорту, а также занятия в Военном учебном центре.

ТАСС; 2020.11.15; ПЕРЕВОД ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК В ПЕНЗЕ НА БРУТТО-КОНТРАКТЫ ПОТРЕБУЕТ 600 МЛН РУБЛЕЙ ЕЖЕГОДНО

Власти Пензы рассматривают возможность перевода пассажироперевозок в городе на схему брутто-контрактов, при которых перевозчики получают фиксированную плату за свои услуги по контракту. Предварительно стоимость такого перехода потребует до 600 млн рублей ежегодно, сообщил журналистам в воскресенье мэр Пензы Андрей Лузгин, комментируя ситуацию с повышением стоимости проезда в городском общественном транспорте.

"Мы подали заявку в **Минтранс РФ** на приобретение новых автобусов на газовом топливе, но пока не получили ни одобрения, ни подтверждения факта, что мы не принимаем участие в программе. Параллельно мы ведем переговоры с ВЭБ.РФ о приобретении всех транспортных средств в лизинг с одновременным переходом на брутто-контракты. Мы рассчитываем завершить переговоры за декабрь. Это достаточно дорогое решение для всех уровней бюджета - дополнительно расходы бюджетов при переходе на брутто-контракты составят порядка 600 млн рублей ежегодно", - сказал Лузгин.

Он добавил, что окончательного решения по переходу на брутто-контракты пока нет. "Тем не менее, с учетом важности развития общественного транспорта для города и его жителей, переход на брутто-контракты рано или поздно все равно состоится", - сказал Лузгин, отметив, что в настоящее время разработана дорожная карта такого перехода, ведется моделирование транспортных потоков и оптимизация маршрутной сети.

С 14 ноября перевозчики в Пензе повысили на 15% стоимость проезда на маршрутах, тарифы на которые не регулируются мэрией. В автобусах большого класса повышение стоимости увеличилось с 23 до 27 рублей, в автобусах малого класса - с 27 до 32 рублей. Перевозчики мотивировали это повышением зарплаты для сотрудников, а также удорожанием горюче-смазочных материалов и запчастей.

<https://tass.ru/ekonomika/10006139>

ГУДОК; МАТВЕЕВ АЛЕКСАНДР; 2020.11.16; РЖД НАГРАДИЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ

В конце минувшей недели РЖД в третий раз получили Национальную премию "Транспортная безопасность России - 2020". Таким образом, холдинг в очередной раз подтвердил свои лидирующие позиции в области обеспечения безопасности среди отраслевых компаний.

Премия учреждена ассоциацией "Транспортная безопасность" и одноименным фондом при поддержке **Минтранса РФ** и комитета Госдумы. Цель премии - пропаганда новейших достижений и передовых способов, методов и решений в области обеспечения транспортной безопасности. Отбирает и определяет лауреатов премии экспертный совет, функционирующий на базе ассоциации "Транспортная безопасность". Соискателями могут стать органы госвласти, предприятия, учебные центры, подразделения транспортной безопасности, а также их руководители и специалисты. Для участия необходимо подать заявку, которая должна содержать сведения о достижениях и внедрениях в сфере транспортной безопасности. Экспертный совет оценивает каждый показатель по шкале от нуля до 10 баллов. Эти баллы суммируются.

В этом году лауреатами премии среди железнодорожников стали ООО "РЖД - Транспортная безопасность", Дирекция железнодорожных вокзалов и Центральная дирекция пассажирских обустройств (ЦДПО). Наградой эта дирекция отмечена за обеспечение транспортной безопасности на пригородном вокзале Новокузнецк. Как сообщил "Гудку" начальник отдела безопасности и технологического контроля ЦДПО Андрей Ладзин, соискатели оценивались по таким критериям, как разработка и утверждение плана обеспечения транспортной безопасности, привлечение подразделений для ее обеспечения, оснащенность объекта техническими средствами. Комиссия премии не только оценивала предоставленную документацию, но и выезжала на вокзал для его непосредственной оценки.

"Вокзал Новокузнецк в лидерах по всем этим показателям на сети, а на ближайшие годы запланирована его дальнейшая модернизация, в частности установка интеллектуальной системы видеонаблюдения нового поколения", - отметил Андрей Ладзин.

"Пассажиропоток на вокзале составляет порядка 6 тыс. человек в сутки, что для Западно-Сибирской дороги достаточно высокая цифра, - добавила ведущий инженер группы транспортной безопасности Западно-Сибирской ДПО Ольга Паравина. - Кроме того, вокзал был первым на ЗСЖД, где транспортную безопасность стало обеспечивать подразделение, аккредитованное Росжелдором".

В этом году премии также получили такие компании, как ГБУ Московской области "Мосавтодор", АО "Международный аэропорт Шереметьево", АО "Авиакомпания NordStar", АО "Дальтрансголь".

РИА НОВОСТИ; 2020.11.15; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕХ НОВЫХ СТАНЦИЙ МЦД ЗАВЕРШАТ ДО КОНЦА ГОДА

Строительство трех новых станций Московских центральных диаметров (МЦД) завершат в столице до конца года, сообщил заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики Андрей Бочкарев.

"Продолжая совместную работу с нашими коллегами из "Российских железных дорог", мы реализуем очень важную программу - строительство Московских центральных диаметров. В этом году мы ввели в эксплуатацию 12 остановочных пунктов на разных участках, до конца года планируем ввести еще три станции", - сказал Бочкарев, которого цитирует сайт мэра Москвы.

Отмечается, что до конца года планируется открыть станцию "Подольск" на МЦД-2, платформу "Ховрино-2" на Октябрьской железной дороге - будущий МЦД-3 - и "Крекшино" на Киевском направлении Московской железной дороги - будущий МЦД-4. По данным сайта, на всех указанных объектах уже завершили строительные работы и реконструкцию.

Заммэра также добавил, что в 2021 году планируется открыть еще 14 остановочных пунктов МЦД.

"Отмечу, что все остановочные пункты, которые мы строим в рамках МЦД, - это объекты совершенно иного класса, фактически вокзалы, которые обеспечивают современный и удобный процесс пользования линиями железнодорожного транспорта, превращая их, по сути, в наземное метро. Количество пассажиров на МЦД увеличивается с каждым днем", - сказал он.

<https://realty.ria.ru/20201115/mtsd--1584702758.html>

ТАСС; 2020.11.14; РОСМОРПОРТ НАЧАЛ ИСПЫТАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ СУДОВ

Росморпорт приступил к испытаниям беспилотных судов, говорится в сообщении предприятия.

"Росморпорт выделил для проекта связку судов в составе дноуглубительного каравана - на земснаряде "Редут" установлен пульт дистанционного управления грунтоотвозной шаландой "Рабочая", с которого будет осуществляться контроль и управление шаландой. Специальная аппаратура в составе единой базовой технологической платформы установлена и на шаланде. Тестирование проходит в Керченском проливе в районе порта Кавказ под общим руководством рабочей группы отраслевого центра "Маринет". Расстояние от района дноуглубительных работ до морского отвала составляет порядка 30 км. Это расстояние и планируется проходить шаланде в режимах дистанционного или автоматического управления.

Ранее в пресс-службе Минпромторга РФ сообщили ТАСС, что испытания беспилотных судов планируется провести в 11 субъектах РФ.

В пресс-службе министерства отметили, что в соответствии с разработанным документом эксперимент начнется 1 октября 2020 года продлится до 31 декабря 2025 года. В

эксперименте примут участие танкер "Михаил Ульянов" ("Совкомфлот"), который совершает регулярные рейсы между Мурманском и МЛСП "Приразломная", и сухогруз "Пола Анфиса" ("Пола Райз"), который будет выполнять регулярные рейсы в акватории Черного и Каспийского морей, а также связка из грунтоотвозной баржи "Рабочая" и земснаряда "Редут" (Росморпорт).

Ранее глава Росморречфлота Александр Пошивай в интервью ТАСС рассказал, что Минтранс РФ и Росморречфлот разрабатывают правовые нормы для использования судов без экипажа. Они будут функционировать на основе технологии ГЛОНАСС и российского программного обеспечения.

<https://tass.ru/ekonomika/10002463>

ТАСС; 2020.11.16; СО ДНА АВАЧИНСКОЙ БУХТЫ НА КАМЧАТКЕ ПОДНИМУТ ПЕРВЫЕ ЧЕТЫРЕ ЗАТОНУВШИХ СУДНА

Власти Камчатки намерены в ближайшее время поднять со дна Авачинской бухты первые суда, которые портят эстетический вид акватории и могут являться источниками загрязнения вод, сообщает пресс-служба краевого правительства.

"Мы обсудили совместно с Морречфлотом подробно те суда, которые у нас находятся в затопленном состоянии. Всего их в Авачинской бухте 84, и очевидно, что одновременно поднять их невозможно. Поэтому очень важно начать именно с приоритетных объектов. В качестве критериев согласованы визуализация - то, насколько видимы объекты в местах массового посещения жителями нашего субъекта и туристами, - и возможное отрицательное воздействие на окружающую среду", - приводятся в сообщении слова губернатора края Владимира Солодов.

Уточняется, что власти полуострова намерены в первоочередном порядке поднять четыре объекта: два в бухте Сероглазка, один в бухте Чавычной и один в непосредственной близости к причалу судоремонтного завода "Фреза". Все они находятся вблизи Петропавловска-Камчатского, точные сроки их утилизации пока не сообщаются.

В середине августа в ходе рабочей поездки на Дальний Восток премьер-министр РФ Михаил Мишустин призвал расчистить акватории от "кладбищ" кораблей. В конце сентября вице-премьер - полномочный представитель президента России в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев поручил **министерству транспорта России** изучить возможность подъема судов.

По разным подсчетам, в Авачинской бухте затоплено более 80 судов - как военных, так и рыболовецких. Есть среди них и шхуны браконьеров из азиатских и африканских стран. На Дальнем Востоке затонувшие корабли встречаются в водах рядом с Сахалином, Камчаткой, Хабаровским краем, Магаданской областью. Всего их более 1 тыс., при этом около 350 из них мешают движению в портах, по решению суда 20 кораблей в акваториях всего Дальнего Востока необходимо поднять в 2020 году.

<https://tass.ru/v-strane/10009183>

ТАСС; 2020.11.16; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И КУРИЛАМИ СТАНЕТ ЕЖЕДНЕВНЫМ ДО КОНЦА ГОДА

Авиакомпания "Аврора" при финансовой поддержке властей Сахалинской области со вторника запускает ежедневные рейсы между Сахалином и островами Итуруп и Кунашир (острова южной группы Курильского архипелага, Сахалинская область) до конца текущего года. Об этом в понедельник сообщили журналистам в пресс-службе компании.

"Авиакомпания "Аврора", входящая в **группу "Аэрофлот"**, в ноябре-декабре 2020 года выполнит дополнительные социально значимые рейсы из Южно-Сахалинска в Курильск

[на острове Итуруп] и Южно-Курильск [на острове Кунашир]", - сообщили в пресс-службе.

По информации авиакомпании, ранее по каждому из двух направлений полеты осуществлялись четыре раза в неделю. Теперь рейсы между островами станут ежедневными. Они будут субсидироваться из областного бюджета. Благодаря этому стоимость авиабилета из Южно-Сахалинска в Курильск и Южно-Курильск составляет 5 950 рублей в одну сторону. Информация о том, как будут выполняться рейсы с наступлением 2021 года, пока не уточняется.

<https://tass.ru/ekonomika/10009213>

ТАСС; 2020.11.15; ТРУТНЕВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ПРОЕКТНЫЕ ИНСТИТУТЫ НУЖНО ЛИШАТЬ ЛИЦЕНЗИИ ЗА НЕКАЧЕСТВЕННУЮ РАБОТУ

Институты, которые сдают недоработанную проектно-сметную документацию (ПСД), необходимо лишать лицензии. Об этом в воскресенье заявил вице-премьер - полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев во время осмотра строительной площадки взлетно-посадочной полосы аэропорта Благовещенска.

"По проектно-сметной документации надо разобраться. И если действительно ситуация такая, что люди проектируют, а потом приходится за ними проектировать второй раз, то нужно лишать соответствующие институты лицензии. Они не должны дальше ничего проектировать. Раз не умеют", - сказал он.

Строительные работы на взлетно-посадочной полосе аэропорта Благовещенска начались 15 августа 2019 года и по проекту должны завершиться в ноябре 2021 года. Однако из-за необходимости доработки ПСД сдача объекта сдвигается до ноября 2022 года. Кроме того, смета объекта увеличилась на 1,5 млрд рублей, то есть примерно на 20%. Готовность полосы составляет 30%, на объекте работают 130 человек.

Реконструкцией аэропорта Благовещенска предусмотрено строительство второй взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, комплексом зданий и сооружений. Конкурсы по поиску подрядчика на эти работы несколько раз признавались несостоявшимися, поэтому ФГУП "Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)" обратилось в ФАС России за согласованием на заключение контракта с единственным потенциальным поставщиком услуг на реконструкцию аэропорта - компанией "Гидроэлектромонтаж". После положительного решения ФАС заказчик заключил контракт с подрядчиком.

Длина взлетно-посадочной полосы аэродрома в Благовещенске составляет 2,8 км, после реконструкции она будет на 200 м длиннее. После реконструкции будут устранены все дефекты, которые существуют, несмотря на то, что полосу постоянно ремонтируют. Строительство второй взлетно-посадочной полосы позволит привлечь к выполнению полетов авиакомпании "Аэрофлот" и "Россия", парк которых сейчас аэропорт принимать не может, а, следовательно, распространить на жителей Амурской области программу "плоских тарифов".

<https://tass.ru/obschestvo/10006619>

ТАСС; 2020.11.15; ВЫКАТИВШИЙСЯ ЗА ПРЕДЕЛЫ ВПП В НОВОСИБИРСКЕ АН-124 СОВЕРШАЛ ПОСАДКУ БЕЗ ЭЛЕКТРОННЫХ СИСТЕМ

Грузовой самолет Ан-124, выкатившийся за пределы взлетно-посадочной полосы при экстренной посадке в аэропорту Толмачево в Новосибирске, совершал посадку без использования электронных систем. Об этом сообщил журналистам в воскресенье

руководитель отдела по расследованию особо важных дел Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СК РФ Роман Глуховеров.

"У него отказал один из четырех двигателей. При этом обломками от поврежденного двигателя был серьезно поврежден фюзеляж самолета. После этого отказали средства связи (как внутренней, так и внешней) на борту воздушного судна, а также отказали все электронные системы, в том числе и пилотирования. В данной ситуации командиром воздушного судна было принято решение о производстве экстренной посадки. В отсутствие всех электронных систем командир и второй пилот совершали посадку, руководствуясь визуальным наблюдением", - сообщил Глуховеров, добавив, что самолет выкатился за пределы взлетной полосы примерно на 300 метров.

По его словам, сейчас следствие рассматривает все версии случившегося, продолжается расследование возбужденного по факту инцидента уголовного дела. Как сообщал ТАСС начальник Западно-Сибирского межрегионального территориального управления воздушного транспорта **Росавиации** Вячеслав Федоров, ведется разгрузка самолета, параллельно с этим идет подготовка подъездных путей для его эвакуации.

Грузовой самолет Ан-124 авиакомпании "Волга-Днепр" после вылета из Новосибирска в Вену утром в пятницу совершил вынужденную посадку в аэропорту вылета из-за проблем с двигателем. Самолет перевозил 84 тонны автозапчастей из Сеула в Вену. В ходе посадки он выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы, повредив шасси и фюзеляж. По факту инцидента проверку проводит Западно-Сибирская транспортная прокуратура.

Ан-124 "Руслан" - советский тяжелый дальний транспортный самолет, первый полет которого состоялся в 1982 году. Его максимальная грузоподъемность - 120 тонн, максимальная скорость - 865 километров в час, дальность полета с полной загрузкой - 4 800 километров, размах крыла - около 73 метров.

<https://tass.ru/proisshestiya/10006855>

ТАСС; 2020.11.14; ОНК НЕ ДАЛИ ПОГОВОРИТЬ С ПОДОЗРЕВАЕМЫМ В ГОСИЗМЕНЕ СОТРУДНИКОМ "АЭРОФЛОТА"

Члены Общественной наблюдательной комиссии (ОНК) Москвы не смогли встретиться с подозреваемым в госизмене представителем "Аэрофлота" в Лондоне Дмитрием Федоткиным в СИЗО "Лефортово" из-за карантина, введенного в связи с пандемией коронавируса. Об этом ТАСС в субботу сообщил ответственный секретарь ОНК Алексей Мельников.

"Сегодня члены столичной ОНК посетили столичное СИЗО "Лефортово". Мы попросили дать нам возможность пообщаться с Федоткиным. Однако его сотрудники изолятора к нам не вывели, мотивировав отказ тем, что он пребывает на карантине", - сказал правозащитник.

Он добавил, что в рамках мероприятий, направленных против распространения коронавирусной инфекции, наблюдателям запрещено посещать камеры. "Мы пока можем лишь попросить сотрудников СИЗО вывести к нам кого-то. Зайти и проверить камеры мы пока не можем", - отметил Мельников.

Лефортовский суд Москвы в среду арестовал Федоткина, который подозревается в совершении преступления, предусмотренного ст. 275 УК РФ ("Госизмена"), ему избрана мера пресечения в виде заключения под стражу на один месяц и 30 суток, то есть до 10 января 2021 года. Он подозревается в передаче секретных сведений об общественно-политической ситуации в РФ разведслужбе Великобритании. При этом Федоткин не имел доступа к гостайне по характеру своей деятельности. Вину он не признает. Согласно действующему законодательству, Федоткину грозит от 12 до 20 лет лишения свободы и штраф в размере до 500 тыс. рублей.

[Вернуться в оглавление](#)