



Ежедневный мониторинг СМИ

23 НОЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.11.21; ДОСТУПНОСТЬ, БЕЗОПАСНОСТЬ, СКОРОСТЬ И ЦЕНА: КАК ИЩЕТ БАЛАНС РОССИЙСКИЙ ТРАНСПОРТ	3
КОММЕРСАНТЬ; БУТРИН ДМИТРИЙ; 2020.11.22; ПРИКАЗАНО ВСТРОИТЬСЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИЛОСЬ СО СХЕМОЙ РЕФОРМЫ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ	5
КОММЕРСАНТЬ; ДЯТЕЛ ТАТЬЯНА, ЧЕРНЫШЕВ АЛЕКСЕЙ; 2020.11.23; ДЕНЬ БЫЛ БЕЗ ТЕПЛА; ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЕ ПОСТРАДАВШИХ ОТ ЦИКЛОНА РАЙОНОВ ПРИМОРЬЯ ВОССТАНОВЯТ К СЕРЕДИНЕ НЕДЕЛИ	7
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.11.22; НА ПОДЗАРЯДКУ СТАНОВИСЬ: ЭЛЕКТРОМОБИЛИ СМОГУТ ПАРКОВАТЬСЯ СВОБОДНО; ПАРКОВКА ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ГРОЗИТ ОБЫЧНЫМ МАШИНАМ ШТРАФАМИ	9
ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2020.11.23; ВЫЕЗД НА РЫНОК: В РОССИИ РАЗРАБОТАЛИ ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ; СМАРТ-КРОССОВЕРЫ СМОГУТ ПРОЕЗЖАТЬ БЕЗ ПОДЗАРЯДКИ БОЛЕЕ 250 КМ.....	11
КОММЕРСАНТЬ; СКОРЛЫГИНА НАТАЛЬЯ; 2020.11.23; УГОЛЬ В БЕЗВЫВОЗНОМ ПОЛОЖЕНИИ; КУЗБАСС ЕДВА ЛИ НАРАСТИТ ПОСТАВКИ НА ВОСТОК В 2021 ГОДУ	13
КОММЕРСАНТЬ; ВЕДЕНЕЕВА АНАСТАСИЯ; 2020.11.23; БОЛЬШОМУ СУДНУ – БОЛЬШОЙ БЮДЖЕТ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУЖДАЕТ НОВЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ДЛЯ КРУПНОТОННАЖНОГО ФЛОТА	14
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.11.23; МАКСИМАЛЬНАЯ ПЛАТА ЗА ПРОЕЗД ПО НОВОМУ МОСТУ НА ЯМАЛЕ ПРЕВЫШАЕТ 370 000 РУБЛЕЙ; МОСТ ПОСТРОЕН ДЛЯ НЕФТЯНИКОВ, А У НИХ ДЕНЬГИ ЕСТЬ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ.....	15
РБК; АРТЕМ ФИЛИПЕНОК, МАЙЯ БОБЕНКО; 2020.11.23; РОССИЯНЕ НАЗВАЛИ ГОРОДА С САМЫМИ ХОРОШИМИ И ПЛОХИМИ ДОРОГАМИ	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.11.23; РОБОТ ВЪЕЗЖАЕТ; ОЦЕНИВАТЬ РИСКИ НА ТРАНСПОРТЕ БУДЕТ ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ	18
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.23; ПОДМОСКОВНЫЕ ВЛАСТИ НЕ ВПИСАЛИСЬ В ПОВОРОТ; НОВАЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ВЫЗВАЛА НЕДОВОЛЬСТВО У ЖИТЕЛЕЙ КРАСНОГОРСКА	19
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ РЕУТОВА, ИВАН ТЯЖЛОВ; 2020.11.23; ТАКСИСТЫ СВОДЯТ СЧЕТЫ С COVID-19; СВЕРДЛОВСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОСЯТ ВОЗМЕСТИТЬ ИМ ЗАТРАТЫ НА УСТАНОВКУ ЗАЩИТНЫХ ЭКРАНОВ В АВТО.....	20
ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ПРОФИЛЬ; МОРЖАРЕТТО ИГОРЬ; 2020.11.23; ДОРОГО, НО БЫСТРО; С ПОМОЩЬЮ ПЛАТНЫХ ДОРОГ РОССИЯ ПОТИХОНЬКУ ПРОЩАЕТСЯ СО СВОЕЙ ВТОРОЙ БЕДОЙ	21
ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ПРОФИЛЬ; МАКАРОВА ЮЛИЯ; 2020.11.23; РЖАВЫЙ ГВОЗДЬ ПРОГРАММЫ; ЗАТОНУВШИЕ КОРАБЛИ ПРИТЯГИВАЮТ ТУРИСТОВ, НО ГОСУДАРСТВУ И СОБСТВЕННИКАМ ПРИНОСЯТ ТОЛЬКО ПРОБЛЕМЫ И УБЫТКИ	25

ПРАЙМ; 2020.11.20; БЕЛОУСОВ ПОРУЧИЛ ОБЕСПЕЧИТЬ ИСПОЛНЕНИЕ ПОРУЧЕНИЙ ПРЕЗИДЕНТА РФ ПО ВОПРОСАМ ТРАНСПОРТА	27
ТАСС; 2020.11.20; БЕЛОУСОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО КАБМИН ПОКА НЕ ОБСУЖДАЕТ ВТОРОЙ ПАКЕТ МЕР ПОДДЕРЖКИ АВИАКОМПАНИЙ.....	28
ПРАЙМ; 2020.11.20; В СФ ПРЕДЛАГАЮТ ГОСДУМЕ УСКОРИТЬ ПРИНЯТИЕ ЗАКОНОПРОЕКТОВ О ПОДДЕРЖКЕ ТУРИЗМА	28
ТАСС; 2020.11.20; МУРМАНСКИЙ ТЕХУНИВЕРСИТЕТ БУДЕТ ГОТОВИТЬ СПЕЦИАЛИСТОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА	29
РИА НОВОСТИ; 2020.11.20; КУБАНЬ СТАЛА ОДНИМ ИЗ ЛИДЕРОВ В РОССИИ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА	30
ТАСС; 2020.11.20; В ГОСДУМЕ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ ВВЕСТИ ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 1 КМ/Ч.....	31
ТАСС; 2020.11.22; БОЛЕЕ 130 МЛН ПАССАЖИРОВ ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ МЦД ЗА ПЕРВЫЙ ГОД РАБОТЫ	31
ГУДОК; ВЬЮГИН ИГНАТ; 2020.11.22; ПРОИСШЕСТВИЯМ ЗДЕСЬ НЕ МЕСТО; В ОАО «РЖД» РАСТЕТ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	32
ТАСС; 2020.11.22; СТАРТАПЫ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ СМОГУТ СТАТЬ ПОСТАВЩИКАМИ РЖД	33
ТАСС; 2020.11.22; БОЛЕЕ 1 ТЫС. КУБОМЕТРОВ ЗАГРЯЗНЕННОГО ГРУНТА ВЫВЕЗЛИ С МЕСТА СХОДА ВАГОНОВ ПОД ВЛАДИМИРОМ.....	33
ПРАЙМ; 2020.11.20; РЖД В 2021 ГОДА ОЖИДАЮТ РОСТ ПОГРУЗКИ НА 2,5%..	34
ТАСС; 2020.11.20; БОЛЕЕ 10 МОРЯКОВ РФ ОСВОБОЖДЕНЫ ИЗ ПЛЕНА БЛАГОДАРЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ МО РФ И ДРУГИХ ВЕДОМСТВ	34
ПРАЙМ; 2020.11.20; МИНТРАНС РФ БУДЕТ РАЗВИВАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ АРКТИКИ ВМЕСТЕ С АССОЦИАЦИЕЙ ПОЛЯРНИКОВ.....	35
ТАСС; 2020.11.22; САМОЛЕТ «АЭРОФЛОТА» СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ РЕЙС НА КИПР	36
ПРАЙМ; 2020.11.22; НА САМОЛЕТАХ МАЛОЙ АВИАЦИИ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ ТРЕВОЖНАЯ КНОПКА «ЭРА-ГЛОНАСС»	36
РИА НОВОСТИ; 2020.11.22; РОССИЯНАМ ПРЕДЛАГАЮТ БИЛЕТЫ НА РЕЙСЫ В ТАИЛАНД, НО ПОКУПАТЬ ИХ НЕ СТОИТ	37
ТАСС; 2020.11.22; ИСТОЧНИК: ПРЕДСТАВИТЕЛЮ «АЭРОФЛОТА» В ЛОНДОНЕ ФЕДОТКИНУ ПРЕДЪЯВИЛИ ОБВИНЕНИЕ В ГОСИЗМЕНЕ	37
ПРАЙМ; 2020.11.20; НАЗВАНА СУММА, КОТОРАЯ ПОМОЖЕТ МИРОВОМУ АВИАРЫНКУ ПЕРЕЖИТЬ КРИЗИС	38
ПРАЙМ; 2020.11.20; АПЕЛЛЯЦИЯ УТВЕРДИЛА ВЗЫСКАНИЕ С АВИАКОМПАНИИ «СКОЛ» 477 МЛН РУБ В ПОЛЬЗУ ГТЛК	38

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.11.21; ДОСТУПНОСТЬ, БЕЗОПАСНОСТЬ, СКОРОСТЬ И ЦЕНА: КАК ИЩЕТ БАЛАНС РОССИЙСКИЙ ТРАНСПОРТ

Корреспондент портала «Будущее России. Национальные проекты», разобрался как власти собираются решать проблему транспортного неравенства регионов

Транспортная отрасль оказалась одной из самых пострадавших от ограничений из-за пандемии, но в целом справилась с вызовом. И хотя преодоление последствий пандемии прошло красной нитью через все дискуссии и пленарные сессии форума, главной своей задачей транспортники все же видят не только поддержание текущей бесперебойной работы, но и создание потенциала для будущего роста экономики. Как за счет выравнивания транспортного неравенства между регионами, так и за счет включения России в международные транспортные коридоры. Портал «Будущее России. Национальные проекты», оператором, которого является ТАСС, разобрался на завершившейся в пятницу «Транспортной неделе 2020» как национальный проект «Безопасные и качественные автодороги» и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры помогают решать эти задачи.

С самого начала пандемии новой коронавирусной инфекции власти уделили особое внимание транспортной отрасли, ведь она одна из самых пострадавших от вводимых ограничений. Сказалось сразу несколько негативных факторов: закрытие внешних границ, падение спроса на транспортные услуги внутри страны, снижение деловой активности. «Но, несмотря на это, транспорт продолжает работать бесперебойно, обеспечивает потребности в перевозках, а главное – их безопасность», – отметил на открытии форума премьер-министр России Михаил Мишустин. Он добавил, что эта задача остается крайне важной, чтобы и сегодня лекарства, средства индивидуальной защиты, продукты питания люди могли получать без перебоев и в срок.

Стратегический задел

Но в тоже время Михаил Мишустин напомнил, что развитие транспортной отрасли является одной из главных стратегических задач. Именно ее потенциал будет востребован в первую очередь при росте экономики, для достижения общенациональных целей развития и реализации всех ключевых национальных проектов. Равно как и развитие международной интеграции, по его словам, будет невозможно без создания транспортных коридоров.

Развитие всех видов транспорта уже заложено сразу в два национальных проекта. Транспортная часть Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в большей части направлена на развитие международных коридоров «Европа – Западный Китай», «Север – Юг», Севморпути, Транссиба и БАМа. В свою очередь нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в котором с 2021 года участвуют все российские регионы кроме Москвы, в том числе направлен на выравнивание транспортной доступности и поддержание одинакового качества дорог во всех крупных агломерациях страны.

В разработке и третий национальный проект «Внутренние водные пути», задачей которого станет задействование потенциала водного комплекса для повышения экономической связанности страны. Сформировать его планируется в апреле 2021 года. Как отметил замминистра транспорта РФ **Юрий Цветков**, 60 субъектов РФ имеют выход «к воде», а для 78% территорий водные пути являются безальтернативным видом транспорта и обеспечить связанность регионов без развития водных путей невозможно.

Главная роль у регионов

Именно неравномерность регионального развития транспортной инфраструктуры является главным сдерживающим фактором для развития экономики, показал проведенный в рамках «Транспортной недели» опрос участников отрасли. На первое место ее поставила треть участников, оставив на вторых ролях и последствия пандемии, и необходимость обновления парка транспортных средств, и необходимость увеличения инвестиций в отрасль.

Как рассказал первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов, именно вопросы доступности выходят сегодня на первый план, так как развитие целого ряда регионов сдерживается из-за неразвитости транспортной сети. Прежде всего касается Восточной Сибири и Дальнего Востока. А вторым важным приоритетом, по мнению Белоусова, является скорость перевозок. «Потому что то, что у нас пассажир едет от Москвы до побережья Черного моря, в Крым, в Краснодар иногда более 30 часов, до 35 часов. [...] Это конечно большая проблема, так быть не должно», – пояснил он. Но решения этих проблем очень капиталоемкие. Поэтому главный вызов перед отраслью, по мнению Белоусова, стратегический, в том чтобы найти баланс между доступностью, безопасностью, скоростью и ценой.

Дороги объединяют

Как отметил руководитель рабочей группы Госсовета по направлению «Транспорт» и глава Республики Бурятия Алексей Цыденов, различия между регионами обусловлены во многом их географическим положением и историческим развитием, и эти различия никогда нельзя будет выровнять окончательно. К примеру, на Дальнем Востоке, более востребованы авиаперевозки, в центральном регионе – железнодорожное сообщение, в ряде регионов – водный транспорт. Но, по его словам, автомобильный транспорт востребован везде и всеми. И именно инициированным президентом РФ нацпроектом «Безопасные и качественные автодороги» ставится задача выровнять условия использования дорог. Как напомнил Цыденов, к 2024 году 85% дорог в городских агломерациях и 50% региональных должны быть качественными, и эта цель не изменилась, несмотря на ситуацию с пандемией. При этом качество дорог стало отдельным показателем для оценки деятельности всех губернаторов.

Важность развития дорожной сети подчеркнул и вице-премьер РФ Марат Хуснуллин. «Дорожники не только не сбавили темпы работ по сравнению с прошлым годом, но и перевыполнили планы», – подчеркнул он на совещании об итогах реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги», состоявшемся в рамках форума. «На сегодняшний день вместо 6 тыс. объектов в нормативное состояние приведено 7 тыс. объектов, вместо 123 млн кв. м асфальтобетонного покрытия уложено 142 млн кв. м», – отметил он. Это стало возможным благодаря тому, что регионы в 2020 году получили дополнительно 100 млрд рублей из федерального бюджета на досрочное выполнение работ по нацпроекту. При том, что изначально на реализацию БКАД в бюджете было предусмотрено 82 млрд рублей.

В результате ускорено было строительство сотни инфраструктурных проектов, среди которых такие крупные как строительство моста через реку Шексну в Череповце, Северного обхода Калуги и дороги Нарьян-Мар – Усинск. Кроме того, за счет дополнительных средств на год раньше начато строительство нового моста через реку Зею в Благовещенске.

Дальнейшее переформатирование дорожного нацпроекта еще в большей степени затрагивает вопросы выравнивания региональных различий. Как напомнил заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росавтодора **Андрей Костюк**, с 2021 года в БКАД войдут два новых федеральных проекта: «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» и «Развитие федеральной магистральной сети». А в проект «Региональная и местная дорожная сеть» включат ремонт аварийных и предаварийных мостов и строительство путепроводов. При этом одним из показателей нацпроекта

впервые станет удовлетворенность граждан качеством автомобильных дорог, безопасностью дорожного движения и качеством транспортного обслуживания пассажирским транспортом.

Международная конкуренция

Глава Центра стратегических разработок Владислав Онищенко отметил, что развитие городской транспортной инфраструктуры и экспорт – основные драйверы экономического роста в России на протяжении ближайших лет. А потому важно смотреть не только внутрь страны, но и оценивать позиции России на международном рынке транспортных услуг. Он напомнил, что многие страны сейчас пошли по пути развития транспортной инфраструктуры. И торговые коридоры, пролегающие через Россию не единственные на международной арене, а потому важно вкладывать средства в развитие их инфраструктуры с опережающими темпами.

Статс-секретарь – заместитель министра транспорта РФ **Дмитрий Зверев**, подводя итоги форума подтвердил, что интерес со стороны зарубежных партнеров России к возможностям транзита огромный. **Он** отметил, что одно из решений, принятых правкомиссией по транспорту в ходе форума, к июлю следующего года на базе коридора «Европа – Западный Китай» отработать типовую модель взаимоувязки существующей инфраструктуры (трассы М-11, ЦКАД) и новых проектов КПМИ (таких как трасса Москва – Казань), с тем чтобы коридоры уже начинали работать эффективно.

Заданные транспортной отрасли векторы развития по развитию опорной сети автодорог, водных путей, высокосортного железнодорожного движения, грузовых коридоров – одни из самых грандиозных решений последней четверти века, считает директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Михаил Блинкин. А то, что транспортной отрасли России удалось пройти пандемический стресс-тест, по его мнению, позволяет рассчитывать, что накопленный опыт и сплоченность отрасли позволит решить поставленные задачи.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dostupnost-bezopasnost-skorost-i-cena-kak-iset-balans-rossijskij-transport>

КОММЕРСАНТЪ; БУТРИН ДМИТРИЙ; 2020.11.22; ПРИКАЗАНО ВСТРОИТЬСЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИЛОСЬ СО СХЕМОЙ РЕФОРМЫ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ

Схема реформы системы институтов развития (ИР), готовившейся правительством Михаила Мишустина с лета 2020 года, будет объявлена на этой неделе. Основные ее положения – укрупнение институтов развития, подчинение их правительственной схеме планирования и достижения целей, ликвидация конкуренции части институтов с коммерческими компаниями. На базе ВЭБ.РФ создается «единый институт развития», и двенадцать специализированных независимых ИР не будут с ним конкурировать. Упорядочивание стихийно складывавшейся системы ИР, видимо, будет сопровождаться и кадровыми изменениями, но пока Белому дому важнее установить общую логику их работы.

Как стало известно «Ъ», постановления правительства о готовившейся в Белом доме с весны 2020 года реформе ИР должны быть подписаны и опубликованы на этой неделе. Напомним, о том, что ИР ждут крупные изменения, стало понятно после совещания премьер-министра с наблюдательным советом ВЭБ.РФ 28 мая 2020 года. В закрытом режиме работа велась на постоянных совещаниях у главы аппарата правительства вице-премьера Дмитрия Григоренко и первого вице-премьера Андрея Белоусова в течение лета 2020 года. 4 сентября Дмитрий Григоренко назначен главой набсовета ВЭБ.РФ, тогда же Михаил Мишустин на встрече с председателем ВЭБ.РФ Игорем Шуваловым, по сути,

обозначил центральную часть реформы ИР – подчинение их деятельности национальным целям развития.

«Ъ» ознакомился с промежуточными вариантами схемы реформы – с октября 2020 года они уже практически не менялись. На этой неделе должна быть объявлена схема нового подчинения и управления существующими 40 ИР, число которых в итоге уменьшится до двух десятков, но, по данным «Ъ», речь не идет о кадровых решениях – они, видимо, будут определяться по итогам работы в новой схеме.

В Белом доме до официального объявления тему не комментируют. В самих ИР и госкорпорациях, где в течение осени 2020 года «Ъ» обсуждал возможные изменения, на официальном уровне об этом также не говорят, неофициально же самая разнообразная и, как правило, недостоверная информация о реформе обсуждалась с лета параллельно с изменениями в правительстве (см. «Ъ» от 16 ноября). Реформа будет синхронизирована с изменениями в ФОИВ и сокращением госаппарата.

Проблемы, которые решает в сфере ИР команда Михаила Мишустина, выглядят так. Сейчас в РФ 40 организаций, подпадающих под определение ИР, созданных в разное время (от начала 1990-х до последних лет), со своими задачами. Общая схема работы исполнительной власти в РФ с начала 2020 года определена «национальными целями развития», которым действующие ИР ни организационно, ни собственными документами не подчинены.

У каждого ИР свой механизм управления – это большая и во многом бессмысленная нагрузка на правительственных юристов, не говоря уже о том, какие проблемы все это создает при взаимодействии ИР.

Реформа также связана с задачами организации «сервисного подхода» в деятельности власти: нынешние ИР довольно сложно и затратно включать в проекты типа «одного окна». Наконец, часть ИР по функциям пересекается с министерствами и ведомствами, как и с коммерческими структурами. Учитывая же довольно большую зависимость «старых» ИР от ранее принятых кадровых решений, неудивительно, что задача реформы была одной из первых для нового правительства: ИР можно было или «придвинуть» обратно под контроль исполнительной власти (все институты – так или иначе госструктуры по решению задач, находящихся в компетенции Белого дома), или же, напротив, максимально разграничить их задачи и полномочия с правительством, создав единую схему управления этим сейчас фрагментированным пространством со множеством «темных углов».

В реформе применяются оба подхода. Там, где существование специализированных ИР оправданно, они сохраняются. Таких сфер 12: это энергетика (сейчас – «Росатом»), промышленность (сейчас – «Ростех»), космос («Роскосмос»), дорожное хозяйство, система страхования вкладов, коммунальные отходы, внутренний туризм, жилищное строительство (ДОМ.РФ), два региональных проекта развития (ТОР, впервые создававшиеся на Дальнем Востоке, и – отдельно – Северный Кавказ), два направления агробизнеса – финансовый (Россельхозбанк) и лизинговый («Росагролизинг»). Десять ИР в самых разных сферах подлежат укрупнению. Так, на базе «ВЭБ-лизинга» и ГТЛК создается Единая лизинговая компания, банк ДОМ.РФ и МСП-банк сливаются в «универсальный банк» в системе ИР ВЭБ.РФ. Фонд ЖКХ поглощает Фонд защиты прав дольщиков, Российский научный фонд – Российский фонд фундаментальных исследований. Наконец, Российская венчурная компания передается под управление Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ).

Часть этих структур уже находится под управлением ВЭБ.РФ, другая также сейчас фактически работает под его эгидой, но есть и де-факто независимые структуры, большая часть которых или станет частью ВЭБ.РФ без отдельного юрлица, или будет работать под его управлением. Точный список структур, которые будут ликвидироваться через присоединение (в этом случае ряд их функций будет передаваться ВЭБ.РФ, а ряд –

возвращаться ФОИВ) и передачу под управление (они останутся независимыми), пока неизвестен, но в логике происходящего вполне предсказуем.

Так, «Роснано» и фонд «Сколково», как и ЭКСАР, и РЭЦ, под управлением ВЭБ.РФ вряд ли кто-то будет ликвидировать. Известен список полномочий ИР, которые при переходе их в ВЭБ.РФ вернутся в Белый дом. Это госполитика по управлению ОЭЗ и распределение им субсидий; субсидирование моногородов (Фонд развития моногородов); субсидирование научных и технологических компаний; гранты инновационным компаниям (сейчас – «Росинфокоминвест»), администрирование специнвестконтрактов; госполитика по привлечению трудовых ресурсов и инвестиций на Дальнем Востоке и в Арктике (три специализированные структуры АРЧК ДВА, АДВ по ПИИПЭ и ФРЛВА) – скорее всего, «неадминистративная» часть этих структур будет поглощена ВЭБ.РФ.

Таким образом, при завершении реформы в 2021 году система ИР будет в целом выглядеть так: единый институт развития ВЭБ.РФ и 12 отраслевых ИР, все они не пересекаются друг с другом по функциям и задачам, их деятельность подчинена национальным целям развития, их управление единообразно. Очевидно, что сейчас невозможно даже предположить, какие кадровые изменения будут производиться и в ИР, и в правительстве под задачи новой структуры: время на решение структурных вопросов явно требуется, и вряд ли Михаил Мишустин будет с этим торопиться. Это действительно большая реформа, затрагивающая много лет оформлявшиеся интересы десятков и сотен тысяч игроков (руководителей, команд специалистов, связанных компаний, сложившихся институциональных связей). Неудивительно, что только ее подготовка потребовала полгода.

Не проводить ее, впрочем, для Белого дома было просто невозможно. С одной стороны, существовали риски совершенно естественной «самоизоляции» ИР. С другой стороны, ИР за прошлые годы были неплохо капитализированы – и использовать эти ресурсы для решения задач правительства в нынешней схеме было бы просто потерей времени и эффективности. Наконец, возвращение в Белый дом части полномочий ИР, как работа со специнвестконтрактами, позволит по крайней мере попытаться собрать в единую схему привлечение инвестиций правительством. При этом часть фактических полномочий правительство отдает ВЭБ.РФ: так, под управление госкорпорации перейдет Фонд развития промышленности, считающийся одним из важных инструментов Минпромторга. Вряд ли правительств остановится в этой сфере только на достигнутом – происходящее скорее призвано инициировать внутренние изменения в системе ИР, на что в действующей структуре рассчитывать невозможно. При этом новый статус ВЭБ.РФ как единого ИР Белый дом намерен использовать уже сразу. Так, по данным «Ъ», уже на прошлой неделе ВЭБ.РФ определен единым методологическим центром по привлечению зеленых инвестиций в рамках Парижского соглашения. Госполитикой же в этой сфере будет занято Минэкономики. Такое разделение в будущем, видимо, станет обычным.

<https://www.kommersant.ru/doc/4583310>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/23/11/2020/5fb8ce659a79471e74bd2245>

КОММЕРСАНТЪ; ДЯТЕЛ ТАТЬЯНА, ЧЕРНЫШЕВ АЛЕКСЕЙ; 2020.11.23; ДЕНЬ БЫЛ БЕЗ ТЕПЛА; ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЕ ПОСТРАДАВШИХ ОТ ЦИКЛОНА РАЙОНОВ ПРИМОРЬЯ ВОССТАНОВЯТ К СЕРЕДИНЕ НЕДЕЛИ

Энергетики рассчитывают к середине недели восстановить электроснабжение городов и районов Приморского края, пострадавших в результате ледяного дождя и снежного циклона. Уже восстановлено водо и теплоснабжение в ряде районов Владивостока, но по-прежнему десятки тысяч жителей края остаются без света и тепла. С пятницы в крае действует режим ЧС, в пострадавших районах развернуты пункты временного

размещения жителей и полевые кухни. В воскресенье глава правительства Михаил Мишустин направил в Приморье министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексея Чекункова, который должен возглавить рабочую группу по ликвидации последствий ЧС.

В «РусГидро» «Ъ» заявили, что вчера к 15:37 мск восстановили электроснабжение в Артеме Приморского края, где по состоянию на утро воскресенья около 10 тыс. жителей оставались без света из-за аварий линий электропередачи. Обрывы стали следствием снежного циклона и ледяного дождя, начавшихся в ночь на 19 ноября. В Артеме развернуты пункты временного размещения для жителей пострадавших районов, а также четыре стационарных пункта питания и 12 полевых кухонь. В воскресенье горячим питанием было обеспечено около 10 тыс. человек (всего в Артеме живет около 102 тыс. человек).

Во Владивостоке в течение воскресного дня были подключены к электроэнергии дома, в которых проживают 25 тыс. человек, но без света все еще остаются порядка 60 тыс. жителей столицы края. Из-за остановки насосных станций часть жилых районов также остается без воды и тепла. В обесточенных районах также развернуты пункты временного пребывания и полевые кухни; горожанам раздают горячее питание, питьевую воду и газовые баллоны. Детские сады, не затронутые блэкаутом, перешли на круглосуточный режим работы.

В местных социальных сетях нередко можно встретить предложения о помощи – жители тех районов Владивостока, где есть свет, тепло и вода, готовы временно разместить у себя семьи, оказавшиеся в зоне блэкаута. В то же время, по словам очевидцев, в пострадавших районах прямо с машин торгуют портативными газовыми баллончиками для плиток по ценам в пять-шесть раз выше обычных.

Последствия ледяного дождя привели к приостановке автотранспортного сообщения континентальной части Владивостока с островом Русский.

В субботу власти распорядились прекратить движение по мосту через пролив Босфор Восточный из-за того, что наледь, образовавшаяся на вантах, стала обрушиваться, угрожая проезжающим автомобилям и автобусам. Для вывоза желающих с острова запущен паром. Ожидается, что трафик по мосту на Русский возобновится в понедельник. В воскресенье было на несколько часов перекрыто движение транспорта и пешеходов в центре Владивостока под мостом через бухту Золотой Рог – тоже из-за опасения падения сосулек.

Четвертые сутки в полной темноте остается большая часть Первомайского района Владивостока – здесь погасли уличные фонари, светофоры, электричества нет в жилых домах и магазинах. Причина блэкаута – падение под тяжестью льда опоры ЛЭП в районе Морского кладбища.

В субботу директор филиала АО «ДРСК «Приморские электрические сети» Сергей Чутенко заявил губернатору Приморья Олегу Кожемяко:

«Там серьезные повреждения, сегодня для восстановления ЛЭП в край прибыла бригада подрядчиков из Сахалинской области». По словам господина Чутенко, «планируемый срок восстановления линий и подключения потребителей под нагрузку – среда следующей недели». «Полностью завершение работ по восстановлению систем жизнеобеспечения в Первомайском районе планируется к четвергу, 26 ноября», – уточнила в воскресенье пресс-служба мэрии Владивостока.

По данным ситуационно-аналитического центра Минэнерго, на 18:00 мск 22 ноября всего в Приморском крае без электричества оставалась 81 тыс. человек в 39 населенных пунктах. Без теплоснабжения остаются 49,7 тыс. человек, температура наружного воздуха – минус 4 градуса. Остаются отключенными 54 высоковольтные линии. Замминистра энергетики Евгений Грабчак подтвердил ранее журналистам, что на устранение аварий потребуется несколько дней. По словам источника «Ъ», знакомого с ходом работ,

устранение последствий может потребовать до десяти дней, считая с вечера 18 ноября, когда произошли основные отключения. В Минэнерго планируют восстановить основную сеть электроснабжения до конца дня вторника, 24 ноября. В «РусГидро» (ему подконтрольна ДРСК) «Ъ» заявили, что работы, в которых принимают участие бригады из соседних регионов и специалисты МЧС, ведутся круглосуточно, «энергоснабжение во многих местах восстанавливается по резервным каналам». «Из 12 ЛЭП, которые были повреждены, только две пока не смогли включить. Нацелены все восстановить в максимально короткие сроки», – заявили в компании.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин в воскресенье поручил создать рабочую группу по ликвидации последствий ледяного дождя в Приморье и помощи пострадавшим гражданам. В регион направлен министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков, который на месте займется координацией работы ведомств. В рабочую группу войдут представители МЧС, Минэнерго, Минстроя, **Минтранса**, Минфина, Минздрава и Минтруда.

«Масштабы бедствия довольно большие, такого давно не было – таких погодных условий и их последствий, – заявил, обращаясь к жителям региона, губернатор Олег Кожемяко. – Быстро восстановить все системы жизнеобеспечения не получается. Тем не менее мы делаем все, чтобы как можно скорее завершить работы. Поэтапно будем стараться в каждом районе запустить в первую очередь теплоснабжение, дальше водоснабжение и энергоснабжение».

Знакомые с ситуацией собеседники «Ъ» сравнивают ситуацию в Приморье с декабрем 2010 года, когда из-за ледяного дождя и обрывов ЛЭП выключилось электричество в 790 населенных пунктах Подмосковья с населением свыше 200 тыс. человек и в аэропорту Домодедово. Но ситуацию в Приморье они называют более серьезной по масштабам из-за массовых обрывов ЛЭП в труднопроходимых местах.

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.11.22; НА ПОДЗАРЯДКУ СТАНОВИСЬ: ЭЛЕКТРОМОБИЛИ СМОГУТ ПАРКОВАТЬСЯ СВОБОДНО; ПАРКОВКА ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ГРОЗИТ ОБЫЧНЫМ МАШИНАМ ШТРАФАМИ

У владельцев электромобилей теперь не будет проблем с парковкой — для них в Москве организуют отдельные места. Будут ли такие парковки оснащаться зарядными станциями, можно ли вставить на них владельцам гибридов и какой штраф грозит нарушителям, разбирались «Известия».

Парковка с розеткой

В департаменте транспорта рассказали «Известиям», что в рамках проекта «Энергия Москвы» в столице начали оборудовать парковочные места для электромобилей рядом с зарядными станциями.

Сейчас в Москве порядка тридцати парковочных мест для электромобилей у существующих зарядных станций либо у строящихся. В частности, парковка с новой зарядкой уже появилась на ул. Бахрушина, 20.

«Такие парковки находятся в непосредственной близости от зарядных станций. Мы начали установку новых станций и параллельно создаем рядом с ними места для электромобилей и подзаряжаемых гибридов», — рассказали в дептрансе.

В этом году столичные власти планируют начать установку 200 зарядных станций. Они появятся также возле торговых и бизнес-центров, у продуктовых магазинов и кафе, возле жилых домов. К 2023 году в Москве должно появиться 600 зарядных станций.

Штраф за внутреннее сгорание

«Новые парковочные места обозначают знаком «Парковка» с дополнительной информационной табличкой. На таких местах запрещена парковка автомобилей,

оснащенных исключительно двигателем внутреннего сгорания», — отметили в столичном дептрансе.

В ведомстве предупредили, что если машина с двигателем внутреннего сгорания займет электромобильное место, то водителю грозит штраф в размере 2,5 тыс. рублей. В дептрансе также напомнили, что владельцы электромобилей по-прежнему могут пользоваться всей зоной платной парковки, причем не платя за это ни копейки.

Как парковаться гибридам

В ПДД указано, что знак, предназначенный для новых парковок (8.4.3.1.), распространяется не только на электромобили, но и на «гибридные автомобили, имеющие возможность зарядки от внешнего источника». Речь идет о так называемых подзаряжаемых (plug-in) гибридах. Они оснащаются аккумуляторной батареей увеличенной емкости и могут передвигаться на чистой электротяге.

Может показаться, что подзаряжаемые гибриды приравняли к электрокарам, но это не так. «Известия» выяснили, гибриды всё так же будут платить за стоянку, как и раньше. При этом место для парковки им будет найти намного проще.

«Известия» ранее обнаружили, что парковочные места у зарядных станций зачастую заняты обычными машинами и владельцам электромобилей непросто встать на подзарядку. Кроме того, часть московских зарядок демонтировали. В то же время опрошенные эксперты считают, что проблема с парковкой и зарядкой в Москве пока не стоит остро.

«В Даевом переулке рядом с редакцией, на котором всего десяток парковочных мест, отвели два места под электромобили. И они пустуют. Я много раз проезжал мимо и ни разу не видел, чтобы там стоял хотя бы один электромобиль», — поделился своими наблюдениями главный редактор «За рулем» Максим Кадаков.

Редкий вид

Электромобилей в России немного — менее 8 тыс., согласно данным аналитического агентства «Автостата». Лидируют Nissan Leaf (6747 шт.) и Tesla (S — 240 шт., X — 179 шт., Model 3 — 38 шт.).

Однако лидерами по экологически чистому транспорту стали Приморский край и Иркутская область — их электропарк насчитывает 1138 и 843 единицы соответственно. В Москве зарегистрировано 672 электрокара, в Московской области — 301.

«Кстати, гибридов существенно больше, чем электромобилей. Но у нас статистики по ним, к сожалению, нет», — рассказал генеральный директор «Автостата» Сергей Целиков.

«Люди боятся приобретать электромобили»

Создание отдельных парковок для электромобилей способно повысить их популярность.

Впрочем, есть и другие факторы для кардинального увеличения их числа.

«Необходимо делать некоторые преференции в этом вопросе для электрокаров, иначе не будет прогресса в использовании экологического транспорта. Мы идем далеко впереди в сфере электронных технологий в дорожном движении, и городского электротранспорта, но очень отстаем в электрических тенденциях в частном секторе. Люди боятся приобретать электромобили, несмотря на большие льготы: бесплатная парковка, отсутствие налога», — поделился с «Известиями» руководитель проекта «Пробок.Нет» Александр Шумский. По его словам, главный тормоз развития личного электротранспорта — его дороговизна в России. Пока электромобили, как и подзаряжаемые гибриды, в основном могут позволить себе состоятельные москвичи.

«По факту мы фактически будем стимулировать довольно богатых людей, которые используют дорогие электромобили, так как дешевых у нас нет. И они будут пользоваться дополнительными привилегиями. То есть мы будем делать хорошо тем, кому и так удобно», — прокомментировал нововведение главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков.

Столичные власти считают, что 90% проблем с экологией в Москве связаны не с фабриками, а с машинами, поэтому изменить ситуацию можно, только отказавшись от моторного топлива и перейдя на электромобили.

Согласно данным дептранса, электробусы и электромобили и двухколесный транспорт уже сделали свое дело. В Москве в 1,8 раза снизились выбросы оксида углерода, оксида азота и диоксида серы с 2009 по 2018 год.

Помимо льготной парковки, мэрия Москвы намеревалась отменить транспортный налог на электромобили, а также увеличить субсидии из бюджета на покупку таких машин для парка каршеринга и такси.

Парковки построят по нормативам

На днях правительство распорядилось к лету 2021 года разработать проект, согласно которому электротранспорту и автомобилям с ДВС на газе и водороде предоставят новый пакет льгот. По данным СМИ, он может включить снижение стоимости проезда по платным дорогам, бесплатное использование парковочного пространства, проезд по выделенным полосам для общественного транспорта, а также — снижение суммы транспортного налога.

Кроме того, планируется актуализировать нормативы строительства парковок, оборудованных зарядными станциями для электромобилей и подзаряжаемых гибридов.

<https://iz.ru/1089966/anastasiia-pisareva/na-podzariadku-stanovis-elektromobili-smogut-parkovatsia-svobodno>

ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2020.11.23; ВЫЕЗД НА РЫНОК: В РОССИИ РАЗРАБОТАЛИ ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ; СМАРТ-КРОССОВЕРЫ СМОГУТ ПРОЕЗЖАТЬ БЕЗ ПОДЗАРЯДКИ БОЛЕЕ 250 КМ

В России разработан первый полноценный электромобиль, готовый к серийному производству. Это компактный городской смарт-кроссовер экономкласса, способный проезжать более 250 км без подзарядки, разгоняться до 150 км/ч и выдерживать мороз до минус 50 градусов. Авто рассчитано на четырех пассажиров, а его цена составит около миллиона рублей при планируемом объеме продаж порядка 20 тыс. машин в год. Российские эксперты отмечают, что для подобных электромобилей понадобится построить дополнительную сеть зарядных станций.

Электрокроссовер

Электромобиль, который готов для массового серийного производства и может быть доступен обычному покупателю уже в 2021 году, спроектировали в центре компетенций «Новые производственные технологии» Национальной технологической инициативы (НТИ).

— Индустриальным партнером центра компетенций НТИ СПбПУ выступил КамАЗ, — сообщил ректор университета академик РАН Андрей Рудской. — В результате реализации проекта разработан первый российский электромобиль — компактный кроссовер «Кама-1».

О подробностях реализации проекта и особенностях электромобиля «Известиям» рассказал заместитель руководителя центра НТИ СПбПУ, главный конструктор инжинирингового центра CompMechLab СПбПУ Олег Клявин.

— Мы разработали полноценный легковой автомобиль, компактный кроссовер длиной 3,4 м, шириной 1,7 м. В машине предусмотрены четыре места для пассажиров и багажный отсек, — рассказал эксперт. — «Кама-1» ориентирована на массовый рынок — от индивидуальных потребителей до каршеринговых сервисов и служб доставки. В автомобиле могут быть установлены различные аккумуляторные батареи. В базовой комплектации поставлена батарея на 33 кВт · ч, которая на полном заряде в режиме езды на трассе позволит преодолеть до 300 км.

В повседневном городском режиме, требующем постоянных торможений и разгонов, затрат энергии на обогрев и охлаждение, запас хода составит около 250 км, добавил эксперт.

Главное — заправка

Зарядка на 70–80% займет около 20 минут — именно так рекомендуют делать инженеры. Эксплуатировать машину можно будет при температуре до минус 50 градусов, однако оптимальным условием гарантированного запуска двигателя установлена температура не ниже минус 15 градусов.

— На данный момент на российском рынке практически нет полноценных электромобилей, за исключением очень дорогих вроде Jaguar, — отметил руководитель пресс-службы Всероссийского общества автомобилистов Георгий Красавцев. — «Теслу» купить невозможно (в России официального представительства бренда нет. — «Известия»). У бюджетных вариантов, например Nissan, небольшой запас хода. Вообще проблема с авто на электродвигателях упирается в климат (разница температур губительно влияет на батарею) и отсутствие инфраструктуры для зарядки. Даже в Москве не так легко сейчас найти специальную станцию, где пополнить запас батареи можно за 20 минут. Зарядка же от обычной сети 220В займет несколько часов. Поэтому, если на дорогах появятся тысячи электромобилей, придется очень быстро строить эти самые специальные станции.

Важная отличительная черта «Кама-1» от других электромобилей заключается в том, что, несмотря на свои компактные размеры, это, по сути, кроссовер, отметил руководитель центра компетенций НТИ и инжинирингового центра CompMechLab® СПбПУ Алексей Боровков. По его словам, у электромобиля достаточно высокий клиренс, короткие передние и задние свесы — на уровне среднестатистического паркетника. Кстати, по скоростным характеристикам этот электромобиль не уступает бензиновому: до 60 км/ч электромобиль разгоняется всего за три секунды, а его максимальная скорость составит 150 км/ч.

— У нас уже накоплен большой опыт в создании как универсальной платформы электротранспорта, так и платформы по разработке цифровых двойников, — пояснил Алексей Боровков. — Это, а также опыт и компетенции наших инженеров и предопределили успешное завершение проекта.

Миллион минус 25%

«Кама-1» в базовой комплектации будет стоить 1 млн рублей при целевом объеме продаж порядка 20 тыс. машин в год. Однако в июле правительство объявило о 25-процентной скидке при покупке электромобилей российского производства. Они попали в обновленные госпрограммы льготного автокредитования, которые были запущены летом. Поэтому из миллиона можно смело вычесть 25%. Ранее такой программой было воспользоваться невозможно, так как подобные авто в нашей стране не производили.

Заплатив дополнительно около 100–200 тыс. рублей, владелец получит машину, укомплектованную интеллектуальной системой помощи водителю. Смарт-кроссовер будет способен контролировать скорость и полосу движения, отслеживать расстояние до ближайших автомобилей, самостоятельно парковаться и выезжать с парковки.

Интерьер и экстерьер электромобиля с дополнительным функционалом не будет отличаться от вида базовой комплектации. С учетом ориентации электромобиля на рынок каршеринга и в связи с новыми вызовами пандемии COVID-19 оформление салона всех модификаций предполагает использование экокожи, допускающей частое мытье салона.

Для каршеринга

В каршеринговых сетях электромобили набирают всё большую популярность. В пресс-службе «Яндекс.Драйва» «Известиям» сообщили, что у них сейчас в эксплуатации 30 электромобилей.

— Популярность и доступность электромобилей зависят прежде всего от развития инфраструктуры, — пояснили в «Яндекс.Драйве». — Речь идет об организации большого

количества общедоступных зарядных станций, парковочных мест, приоритета в движении по дорогам города, помощи в ремонте и обслуживании и так далее. Мы видим, что популярность электромобилей во всем мире растет, и надеемся, что скоро они станут более доступными и в России.

Что касается «происхождения» автомобиля, как отметили в пресс-службе НТИ, в «Кама-1» частично использовались уже имевшиеся на мировом рынке комплектующие ведущих европейских и азиатских автопроизводителей. Однако подавляющее большинство деталей нового электромобиля отечественные. Также в пресс-службе добавили, что центр компетенций НТИ СПбПУ планирует совместно с российскими высокотехнологичными компаниями продолжить разработку компонентов электротранспорта, таких, например, как батареи и электродвигатели. Кроме того, их можно будет безопасно утилизировать и перерабатывать, давая им «вторую жизнь».

Все испытания опытного образца будут завершены в начале декабря. Электромобиль «Кама-1» впервые будет представлен 10–11 декабря в Москве, на площадке VII ежегодной национальной выставки ВУЗПРОМЭКСПО-2020. Планируется, что в рамках форума состоится торжественная передача руководством СПбПУ предсерийного образца электромобиля «Кама-1» индустриальному партнеру проекта — ПАО «КАМАЗ».

<https://iz.ru/1090543/olga-kolentcova/vyezd-na-rynok-v-rossii-razrabotali-pervyi-seriinyi-elektromobil>

КОММЕРСАНТЪ; СКОРЛЫГИНА НАТАЛЬЯ; 2020.11.23; УГОЛЬ В БЕЗВЫВОЗНОМ ПОЛОЖЕНИИ; КУЗБАСС ЕДВА ЛИ НАРАСТИТ ПОСТАВКИ НА ВОСТОК В 2021 ГОДУ

Правительство готово рассмотреть возможность вывоза из Кузбасса дополнительных 10 млн тонн угля на Восток в 2021 году, но лишь в том случае, если будет обеспечен положительный финансовый результат для ОАО РЖД и учтены интересы грузоотправителей других регионов. Но, по расчетам монополии, для того чтобы ей стало выгодно возить уголь вместо других грузов, тариф для него должен быть примерно в 2,4 раза выше, чем сегодня, – свыше 2,2 тыс. руб. на тонну. По мнению экспертов, при такой цене, которую с натяжкой могут позволить себе лишь экспортеры премиальных марок коксующегося угля, проще везти уголь в Азию круглым путем через порты Северо-Запада.

Правительство рассмотрит возможность вывоза из Кузбасса дополнительных 10 млн тонн угля на Восток, следует из протокола совещания у первого вице-премьера Андрея Белоусова 12 ноября (есть у «Ъ»). Поручение проработать такую возможность дано ОАО РЖД и правительству Кемеровской области «при координирующей роли Минэкономики и Минэнерго». При этом, как и сообщал «Ъ» (см. номер от 13 ноября), правительство поддержало заключение в 2021 году соглашения между ОАО РЖД и Кузбассом о вывозе из региона фиксированных объемов угля на экспорт в восточном направлении на уровне 2020 года – 53 млн тонн «с учетом действующих тарифных решений».

Однако условия, при которых возможно увеличение на 10 млн тонн, выглядят трудновыполнимыми: это обеспечение положительного финансового результата для ОАО РЖД и интересов грузоотправителей в иных регионах помимо Кузбасса. ОАО РЖД уже предупреждало, что и при прибавлении 5 млн тонн кузбасского топлива на Восточном полигоне выпадающие доходы монополии от невозможности вывезти более высокодоходные грузы составят 6 млрд руб. Монополия отмечала, что из-за резервирования инфраструктуры под кузбасский уголь на восточном направлении наблюдается существенный дефицит провозных мощностей: зарезервировано около 37% пропускных способностей на подходах к восточным портам, углем занято более 54% пропускных способностей на выходе из Кузбасса. От этого страдают в том числе предприятия самой Кемеровской области. Так, за октябрь, сообщала монополия, не

вывезено 200 млн тонн грузов дорогих (второго и третьего) классов, в том числе черных металлов, нефти, зерна и контейнеров. В ОАО РЖД комментарии не дали.

По данным «Ъ», монополия рассчитала, что для нивелирования негативного финансового эффекта тарифы на перевозку дополнительных объемов угля из Кузбасса должны в среднем составить 2243 руб. за тонну, что в 2,4 раза выше текущего уровня. По мнению Максима Худалова из АКРА, по такой цене, возможно, могут поехать премиальные марки коксующегося угля, если цены вырастут в результате наводнения в Австралии, и, может быть, сортовой антрацит. Для энергетического же угля тариф заградительный, говорит эксперт, и при таком тарифе гораздо выгоднее становится поставлять уголь в Азию через порты Северо-Запада.

Также правительство поручило ежеквартально проводить анализ рентабельности экспорта кузнецкого угля с учетом курсовой разницы и динамики доли транспортных расходов, в том числе тарифов ОАО РЖД, в конечной цене на экспортных рынках. Доля транспортной составляющей, приходящейся на ОАО РЖД (без учета оперирования), следует из материалов монополии, при экспорте через восточные порты в сентябре была для энергетического угля 20,4%, для антрацита – 17,4%, для коксующегося угля – 13,2%. В портах Северо-Запада – 21,4%, 8% и 21,8%, Юга – 19,4%, 3,9% и 21,1%. При этом в формировании транспортной составляющей участвует еще предоставление вагона, а также порты и фрахт. Ставка предоставления полувагонов сильно упала, сократившись с начала 2019 года более чем в 2,5 раза – до 750 руб. за вагон в сутки. Базовые тарифы на перевалку в портах, сообщил **Минтранс** в июне, остались на уровне 2019 года, но в долларовой эквиваленте упали на 10,8%; по данным Минэнерго, по состоянию на лето они на восточном направлении в среднем составляли \$15 на тонну, тогда как вагонная составляющая – \$25.

КОММЕРСАНТЬ; ВЕДЕНЕЕВА АНАСТАСИЯ; 2020.11.23; БОЛЬШОМУ СУДНУ – БОЛЬШОЙ БЮДЖЕТ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУЖДАЕТ НОВЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ ДЛЯ КРУПНОТОННАЖНОГО ФЛОТА

Минпромторг внес на рассмотрение правительства новую меру господдержки для строительства крупнотоннажного флота, которую поддержал профильный вице-премьер Юрий Борисов. Речь идет о субсидировании части затрат по кредитам и лизингу. Такая мера уже работает для судов «река – море». Источники «Ъ» сомневаются, что новую субсидию смогут получить проекты, у которых уже есть господдержка, например, по строительству газозводов. Эксперты же полагают, что ключевым вопросом будет размер финансирования.

«Ъ» ознакомился с письмом замглавы Минпромторга Олега Рязанцева в правительство от 3 ноября. В нем предлагается дополнительная мера господдержки для строительства крупнотоннажных судов в РФ.

Минпромторг хочет ввести для таких судов по аналогии с действующим сейчас 383-м постановлением возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам. Соответствующие изменения, по поручению президента РФ, предлагается внести в госпрограмму развития судостроения и техники для освоения шельфа.

Профильный вице-премьер Юрий Борисов 13 ноября поручил Минпромторгу, Минфину, Минэкономике и **Минтрансу** рассмотреть это предложение и доложить в правительство согласованную позицию. В аппарате господина Борисова «Ъ» подтвердили соответствующее поручение. В Минпромторге и Минэкономике на запрос «Ъ» не ответили. В **Минтрансе** «Ъ» подтвердили поступление поручения, отметив, что «поддерживают предложение Минпромторга». В Минфине сообщили, что «рассматривают вопрос», и пообещали предоставить позицию в установленный срок.

В письме господин Рязанцев напоминает, что действующее сейчас 383-е постановление, по которому компенсируется две-три ставки кредита либо лизингового платежа,

распространяется только на строительство судов «река – море». Механизм действует для судов не дороже 1,5 млрд руб., исключение сделано для пассажирских судов, в будущем предлагается к ним добавить и рыбопромысловый флот (см. «Ъ» от 19 октября). Всего на эту меру поддержки в 2021-2023 годах заложено 10,4 млрд руб.

Ограничение по стоимости судна было введено с 2020 года из-за того, что заказчики, строившие крупные суда и подававшие заявку на эту субсидию, выбирали большую часть средств. Так, по данным «Ъ», мерой пользовалось ФГУП «Атомфлот» для финансирования проекта «Портофлот» (четыре буксира и портовый ледокол) стоимостью \$200 млн, подавала заявку и «Газпром нефть» при строительстве ледоколов «Александр Санников» и «Андрей Вилькицкий» (€246 млн). Стало понятно, что совмещать в одной бюджетной строчке крупнотоннажный флот и «река – море» неудобно, поэтому нужна отдельная бюджетная роспись, предполагают собеседники «Ъ».

Сейчас государство уже субсидирует строительство крупнотоннажных газовозов и продуктовозов для проектов НОВАТЭКа на дальневосточной верфи «Звезда». Фактически субсидия – 31,6 млрд руб. в 2021-2023 годах – должна компенсировать разницу в строительстве судов на российской верфи по сравнению с Южной Кореей. Собеседники «Ъ» в отрасли сомневаются, что новая мера господдержки распространится на уже субсидируемый флот. Также вряд ли деньги дадут на суда, которые строятся за бюджетные средства, полагают они, добавляя, что в первую очередь субсидия будет рассчитана на коммерческих судовладельцев.

Следовательно, на нее могут рассчитывать другие заказчики на «Звезде» – «Роснефтефлот», «Совкомфлот», «Газпром», для которых уже сейчас строятся танкеры Aframax, суда снабжения и т. д. Кроме того, для обслуживания проекта «Восток Ойл» «Роснефти» будет необходимо построить порядка 50 арктических танкеров, напоминают источники «Ъ». За свой счет будет строить ледоколы и буксиры «Росморпорт». При этом, собеседники «Ъ» полагают, что, хотя в мировом судостроении «крупный тоннаж» – это дефакт порядка 45 тыс. тонн, не факт, что именно такой ориентир будет взят при разработке правил новых субсидий.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что расширение программы субсидирования процентной ставки по кредитам и лизингу на крупнотоннажный флот выглядит логичным. Наиболее важный вопрос, полагает он, будет ли соответствующим образом увеличено финансирование субсидии из бюджета.

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.11.23; МАКСИМАЛЬНАЯ ПЛАТА ЗА ПРОЕЗД ПО НОВОМУ МОСТУ НА ЯМАЛЕ ПРЕВЫШАЕТ 370 000 РУБЛЕЙ; МОСТ ПОСТРОЕН ДЛЯ НЕФТЯНИКОВ, А У НИХ ДЕНЬГИ ЕСТЬ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

Открывшийся в октябре новый мост через реку Пур вблизи Уренгоя в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) вызвал недовольство дальнобойщиков и транспортных компаний, рассказали «Ведомостям» сотрудники двух крупных перевозчиков. Причина в необычайно высокой стоимости перевозки грузов, а также в закрытии всех альтернативных способов проезда, объяснил сотрудник одной из компаний.

Протяженность моста всего 1 км. За проезд легковых автомобилей по нему плата не взимается, мост соединяет с региональной дорожной сетью жителей отдаленных районов, в которых проживает 30 000 человек, говорит человек, близкий к региональной администрации. Однако один проезд грузового автомобиля предельной массой свыше 80 т, даже если он не везет груз, обойдется более чем в 185 000 руб., следует из тарифов, опубликованных на официальном сайте моста. За обратный путь по мосту придется заплатить столько же.

Но и эти тарифы не предел – они учитывают скидку, которая введена на три месяца, с 16 ноября по 16 февраля. Без нее, согласно действующим тарифам, стоимость одного проезда

для большегрузов достигает 370 370 руб. Скидка, по словам представителя регионального правительства, была предоставлена потому, что мост построен раньше, чем планировалось: концессионное соглашение предусматривало ввод моста с взиманием платы за проезд лишь с 31 марта 2021 г. Немногим дешевле (со скидкой) обойдется проезд по мосту через Пур для любого транспортного средства от 60 т: для транспорта допустимой массой 70–80 т – 148 000 руб., свыше 60 т – 111 000 руб. Цена проезда для обычного грузового транспорта – десятки тысяч рублей. Большегрузы везут одежду, продукты и оборудование для нефтяников, говорит сотрудник одной из транспортных компаний. По его словам, расходы по транспортировке несет грузоотправитель. А при транспортировке потребительских товаров они ложатся на конечных потребителей.

На строительство моста и подъездной дороги инвестор потратил два года и около 10 млрд руб., концессионное соглашение о строительстве моста регион подписал с Региональной инфраструктурной компанией (РИК). Она на 64% принадлежит компании «Мостострой-11», ее крупнейшими акционерами, по данным СПАРК, являются ПАО «Мостотрест» Аркадия Ротенберга (25%) и Николай Руссу (более 14%). Еще 26% в проекте строительства моста принадлежит структурам ВТБ, а 10% – «Мостдорстрою». Срок концессии – 15 лет.

Всего за 13 лет платной эксплуатации концессионер рассчитывает получить плановый доход от сбора платы в размере 27 млрд руб., следует из приложения к концессионному соглашению. При недоборе выручки инвестору доплатит регион. В сутки по мосту проезжает в среднем более 2500 автомобилей, 70% из них – грузовой транспорт, сообщили региональные СМИ.

Даже со скидками стоимость проезда грузовика по мосту через Пур гораздо выше, чем по другим новым платным мостам в России. К примеру, максимальная стоимость одного проезда по платным мостам через Каму и Буй, которые были построены по концессии структурой ВТБ (стоимость строительства – около 15 млрд руб., срок концессии – 15 лет), не превышает 2240 руб.

Проезд по еще не построенному мосту через Лену в сложных климатических условиях Якутии обойдется в 269 руб. для грузовиков и фур (в ценах 2015 г., стоимость ежегодно индексируется), сказано в концессионном соглашении на этот объект.

Впрочем, по словам представителя одной из логистических компаний, протест у перевозчиков вызывают не столько тарифы проезда по мосту через Пур, сколько отсутствие альтернативы. Прежде в зимнее время работала ледовая переправа, а в летнее – понтонный мост и в целом проезд обходился дешевле. Теперь альтернативных переправ не будет, утверждает сотрудник одного из перевозчиков и подтверждает собеседник «Ведомостей», близкий к администрации региона. Понтонный мост признан несанкционированным, говорит собеседник. Работавшая несколько лет назад еще одна альтернативная понтонной круглогодичная переправа через Пур – баржевый мост, позволявший провозить грузы массой до 200 т, был признан незаконным в 2017 г. и ликвидирован с участием полиции, сообщили региональные СМИ и «Новая газета».

Хотя расценки на проезд по понтонному мосту были еще выше (для автотранспорта свыше 60 т цена превышала 478 000 руб., приводит данные из прејскуранта представитель регионального правительства), реальная оплата была ниже. При ее расчете учитывался фактический вес автомобиля с грузом, к тому же компании платили за проезд не по прејскуранту, а «серым налом», «кто сколько», рассказывают собеседники «Ведомостей». По факту стоимость проезда после строительства нового моста резко выросла.

Обычно автомобили предельной массой свыше 80 т транспортируют проектные, негабаритные грузы, которые используются для разработки месторождений. Например, так перевозится спецтехника – трубоукладчики, краны, буровое оборудование и т. д., перечисляет руководитель бизнес-юнита Первой экспедиторской компании Сергей

Сафонинков. Мост стратегически важен для освоения нефтегазовых месторождений Тазовской губы, говорит Сафонинков. Неподалеку от моста очень много месторождений – и действующих, и перспективных: Находкинское, Южно-Русское и Заполярное «Газпрома», Русское «Роснефти», Тазовское, Восточно-Мессояхское и Западно-Мессояхское «Газпром нефти», Пяяхинское «Лукойла», Северо-Русское и Яро-Яхинское «Новатэка», перечисляет директор корпоративных рейтингов АКРА Василий Танурков. К примеру, запуск Тазовского и Северо-Русского месторождений запланирован в 2021 г. Но с точки зрения загрузки моста не так важно, запущено месторождение или только готовится к запуску, добавляет Танурков: бурение на действующем месторождении идет постоянно, компании потребляют много грузов. Представители «Газпрома», «Газпром нефти», «Роснефти», «Лукойла» и «Новатэка» не ответили на запрос «Ведомостей».

Новый мост построен без бюджетного финансирования, полностью за счет частных инвестиций, помог обеспечить непрерывное транспортное сообщение, регион рассчитывает, что мост окупится за счет платы за проезд грузового транспорта компаний топливно-энергетического комплекса (ТЭК), комментирует представитель правительства ЯНАО. Тарифы были установлены после консультаций с бизнесом – представителями нефтегазового сектора и перевозчиками, говорит представитель ВТБ. По словам представителя РИК, распределение тарифов по категориям пропорционально прежнему, действовавшему на понтонном мосту.

Стоимость проезда по мосту выше, чем по ледовой переправе зимой, но важно, что мост – круглогодичное решение, проезд для легковых автомобилей и спасательных служб будет бесплатным, отмечает кантри-менеджер компании AsstrA Даниил Чертов. Тарифы на тяжеловесные транспортные средства установлены запретительные и это позволит снизить риски для конструкций моста, считает генеральный директор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. В целом стоимость выглядит высокой, но это объясняется спецификой объекта, ориентированного на предприятия ТЭКа, говорит он.

Вся мировая практика платных дорог построена на доходах от большого трафика легковых автомобилей, а здесь случай нерядовой: мост построен для доставки грузов коммерческих компаний, которые, как правило, способны сами принимать решение о пользовании мостом. Но для этого они должны иметь возможность пользоваться и прежними методами доставки оборудования, говорит директор Института транспорта ВШЭ Михаил Блинкин. А для социально значимых перевозок – например, поставок продуктов питания – разумно ввести скидки, добавляет он. За период действия временных скидок после анализа трафика компания разработает систему скидок, возможно и введение абонементов, не исключает представитель РИК.

В подготовке материала участвовала Анна Подлинова

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/22/847856-plata-mostu>

РБК; АРТЕМ ФИЛИПЕНКО, МАЙЯ БОБЕНКО; 2020.11.23; РОССИЯНЕ НАЗВАЛИ ГОРОДА С САМЫМИ ХОРОШИМИ И ПЛОХИМИ ДОРОГАМИ

Россияне заметили улучшение качества дорог в крупных городах. При этом из 37 населенных пунктов лишь в одном – в Тюмени – никто из респондентов не поставил городским дорогам «двойку»

Состояние качества дорог в крупнейших городах страны за последние годы улучшилось. К такому выводу пришли авторы исследования Superjob (есть у РБК), которое было проведено в 37 городах с населением более 500 тыс. человек.

По условиям опроса респондентам предлагалось оценить качество дорожного покрытия по четырехбалльной шкале (от пяти до двух). В большинстве случаев средний балл в этом году оказался выше показателей предыдущих лет. Наибольший прогресс ощутили жители Владивостока (там он вырос за два года с 2,45 до 2,87), а также в Саратове (с 2,54 до 2,85).

В Новокузнецке, наоборот, люди посчитали, что качество дорог в городе ухудшилось (средний балл упал с 3,48 до 3,26).

Первое место в рейтинге осталось за Тюменью. Хотя средний балл у этого города и упал с 4,25 до 4,18, Тюмень является единственным крупным населенным пунктом в стране, где оценка оказалась выше четырех и ни один респондент не поставил дорогам «двойку». Как «отличное» качество дорог в Тюмени оценили 32%. Для сравнения: в Москве «пятерку» дорогам поставили 15% респондентов, а в Казани – 12%.

Главный город Татарстана и столица России по итогам опроса заняли второе и третье места соответственно. В Казани (средний балл – 3,73) как «отличное» и «хорошее» состояние дорог оценили 63% респондентов, а в Москве (3,66) – 59%. Также показатель выше 50% у Набережных Челнов (3,65) и Воронежа (3,45).

В Санкт-Петербурге средний балл составил 3,33, в Нижнем Новгороде – 2,97.

В конце списка оказались Астрахань (2,74), Томск (2,73), Иркутск и Рязань (2,71) и Новосибирск (2,69). В Томске ни один из респондентов не оценил состояние дорог как «отличное», а крупнейший город Сибири оказался рекордсменом по числу оценок «неудовлетворительно» (так ответили 47%). По 44% придерживаются похожего мнения в Иркутске и Ярославле.

РБК направил запросы в администрации Астрахани, Томска, Иркутска, Рязани и Новосибирска.

Опрос Superjob проводился с 20 октября по 16 ноября. Участвовали в нем по 1500 респондентов из Москвы и Санкт-Петербурга, по 1000 респондентов из городов-миллионников, по 700 респондентов из городов-полумиллионников. Речь идет о гражданах старше 18 лет, имеющих водительские права.

Накануне ФОМ опубликовал результаты исследования, в ходе которого респондентов спрашивали о факторах, которые влияют на безопасность на дорогах. На первое место участники опроса поставили «плохое дорожное покрытие» (так ответили 28%), еще 1% пожаловался на «постоянный, долгий ремонт дорог». В этом исследовании приняли участие 1000 респондентов более чем в 50 субъектах федерации.

https://www.rbc.ru/society/23/11/2020/5fb7c64b9a7947c140b5ff54?from=from_main_12

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.11.23; РОБОТ ВЪЕЗЖАЕТ; ОЦЕНИВАТЬ РИСКИ НА ТРАНСПОРТЕ БУДЕТ ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ

Оценивать риски и предупреждать инциденты на транспорте **Ространснадзор** будет с помощью искусственного интеллекта, рассказали в ведомстве. С 2022 года начнется подключение этой технологии к создаваемому сейчас аппаратно-программному комплексу дистанционного контроля за автомобильными перевозками опасных грузов и пассажиров на основе ГЛОНАСС.

Новая система позволяет оперативно получать информацию о каждом транспортном средстве, его местоположении, наличии разрешительных документов и имеющихся нарушениях, рассказал руководитель **Ространснадзора** Виктор Басаргин на отраслевой конференции «Дистанционный контроль – шаг вперед» на площадке форума «Транспортная неделя-2020». «Это комплексная система, которая будет анализировать все параметры участников движения, риски, проблемы, нарушения и выдавать рекомендации по действиям», – пояснил Басаргин. Система будет получать различные данные, например, навигационную и тахографическую информацию, данные систем фотовидеофиксации. «В результате внедрения технологии искусственного интеллекта ожидается сокращение нарушений законодательства в сфере транспорта на 15%», – сообщил он.

Пока идет накопление информации и доработка модели системы. Внедрение искусственного интеллекта приведет к повышению качества контрольно-надзорной

деятельности путем оптимизации дистанционного контроля, считают в Ространснадзоре. Дистанционный контроль выглядит как получение информации об исполнении транспортными организациями обязательных требований через заполнение проверочных листов. Параллельно проводятся обычные плановые и внеплановые проверки юрлиц и ИП. То есть предоставленные организациями сведения можно перепроверить. Дистанционный контроль будет дополнен мониторингом с использованием автоматизированных средств контроля – видеокамер и датчиков. Подключить к единой системе контроля планируется общественников и сотрудников транспортных предприятий. Они смогут сообщать о нарушениях через приложения. Такое приложение уже запустили в компании «Российские железные дороги», рассказал первый замначальника департамента безопасности движения Алексей Колотов. За выявленные таким способом нарушения штрафовать не будут. Главное – предупредить происшествие, а не наказывать, заметил Басаргин. Внедрения цифровых технологий необходимо для снятия внутренних барьеров.

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.23; ПОДМОСКОВНЫЕ ВЛАСТИ НЕ ВПИСАЛИСЬ В ПОВОРОТ; НОВАЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ВЫЗВАЛА НЕДОВОЛЬСТВО У ЖИТЕЛЕЙ КРАСНОГОРСКА

Жители подмосковного Красногорска пожаловались губернатору Московской области Андрею Воробьеву на «унижающий эксперимент» по организации движения на Ильинском шоссе. Для удобства транзитного транспорта власти перекрыли часть левых поворотов, в результате появились пробки, которых раньше не было, и усложнился подъезд к больницам и детсадам. Власти прорабатывают варианты решения проблемы. Чтобы подобные ситуации не возникали впредь, эксперты призывают власти строить новые дороги в Подмосковье.

«Требуем прекратить унижающий жителей эксперимент в виде лишения их доступа к своему жилью, гаражам, поликлиникам, больницам, школам, детским садам, станции Павшино и прочим объектам важного социального значения», – говорится в письме жителей Красногорска в адрес Андрея Воробьева (текст есть у “Ъ”). Аналогичное требование содержится в петиции на change.org. С 1 ноября областной минтранс ввел экспериментальную организацию движения на Ильинском шоссе для ускорения проезда транзитного транспорта через Красногорск, отменив часть левых поворотов на перекрестках.

В связи с масштабной застройкой дорога превратилась в магистральную вылетную улицу, – пояснили “Ъ” в министерстве. – Заторы ежедневно длились более пяти часов, а время задержки составляло один-два часа».

В результате исчез «беспрепятственный и быстрый» проезд для скорой помощи, пожарных, полиции, аварийных служб, сказано в письме к губернатору, перекрыт проезд к больнице, где, в частности, расположен единственный в городе аппарат КТ. Жители вынуждены совершать перепробеги до 7 км, время поездок по городу увеличилось на 30–50 минут. «Увеличена нагрузка на Ильинское шоссе и развязки за счет появления дополнительного трафика, – говорится в письме. – Для выезжающих на Ильинское шоссе создаются аварийные ситуации». Пробки возникают даже в те часы, когда их не было раньше, сказано в петиции на change.org. Левые повороты не мешали транзитному транспорту, ведь машины поворачивали из специальных левоповоротных полос (не создавая помех тем, кто едет прямо). По оценке представителя инициативной группы жителей Александра Баженова, с неудобствами столкнулись 50 тыс. жителей районов Южный, Павшино, часть жителей ЖК «Арт» и «Молодежный» и пользователи станции МЦД Павшино.

После начала эксперимента время проезда от Новорижского шоссе до Волоколамского сократилось более чем в два раза (раньше было 50–90 минут, стало 30 минут), 150 тыс.

жителей города «получили дополнительную возможность выезда на Новорижское шоссе без пробок», заверили “Ъ” в минтрансе области.

При этом в ведомстве признают, что для жителей Павшино «увеличилось время в пути до объектов инфраструктуры и изменилась привычная логистика».

Ведомство «осуществляет мониторинг ситуации с целью определения дополнительных мероприятий»: 7 ноября на Ильинском шоссе открыли дополнительный разворот, «прорабатывается возможность обустройства» еще одного. Изучается вариант «уширения и обустройства переходно-скоростных полос на примыканиях» с Вокзальной улицей и выезде из Военного городка. Экспериментальная схема действует до 1 декабря, по итогам «будет принято окончательное решение», подчеркнули в минтрансе.

Заявления ведомства не соответствует действительности, утверждает Александр Баженов: дорога от Новорижского до Волоколамского шоссе в часы пик до эксперимента занимала максимум 30 минут, а не 1–2 часа, как сейчас, и никто не жаловался.

Значительная часть транзита с Ильинского шоссе уйдет сама собой, когда откроется новая развязка Волоколамское шоссе–МКАД, пояснил “Ъ” член общественного совета при областном минтрансе Андрей Мухортиков.

«Повороты надо возвращать, они нормально работали,– говорит он.– Тысячи жителей не должны терять по 30 минут в день ради 5–10-минутной экономии транзитников». Если у власти есть желание «выжать максимум» из Ильинки, говорит он, нужно модернизировать светофоры, чтобы они могли работать в адаптивном режиме (меняя длительность фаз в зависимости от загрузки перекрестков) и в режиме «зеленой волны». Глобальная причина сложившейся ситуации в том, что между Новорижским и Волоколамским шоссе почти нет связей, подчеркивает Андрей Мухортиков: Ильинское шоссе и несколько железнодорожных переездов (в Опалихе, Нахабино и т. д.) не способны взять на себя весь поток. «Вопрос этот стоит остро очень давно, но никак не решается»,– отметил он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4583265>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ РЕУТОВА, ИВАН ТЯЖЛОВ; 2020.11.23; ТАКСИСТЫ СВОДЯТ СЧЕТЫ С COVID-19; СВЕРДЛОВСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОСЯТ ВОЗМЕСТИТЬ ИМ ЗАТРАТЫ НА УСТАНОВКУ ЗАЩИТНЫХ ЭКРАНОВ В АВТО

Общественный совет по развитию такси в регионах России подготовил письмо в адрес властей Свердловской области с просьбой возместить затраты на установку защитных экранов в машинах. Напомним, установить перегородки поручил губернатор Евгений Куйвашев для борьбы с COVID-19, однако после протеста таксистов на главной площади Екатеринбурга норму об установке экранов сделали рекомендательной. По подсчетам совета, общая сумма компенсации может составить около 10 млн руб. Региональные власти сомневаются, что таксистам удастся добиться возмещения в таком объеме.

Как стало известно «Ъ-Урал», направить письмо в правительство Свердловской области Общественный совет по развитию такси в регионах России планирует в начале недели. По словам представителя совета в УрФО Владимира Герасименко, таксисты хотят добиться от властей компенсации затрат на установку в машинах защитных экранов. «Мы считаем это разумным на фоне 30–40-процентного снижения пассажиропотока из-за перевода работников и старшеклассников на дистанционный формат работы и учебы. Часть затрат на установку экранов можно возместить таксомоторным компаниям из тех средств госпошлины, которые перевозчики заплатили в бюджет за оформление разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров легковым такси»,– пояснил господин Герасименко. По его словам, размер госпошлины в Свердловской области является одним из самых больших в стране и составляет 3750 руб. Еще одним вариантом поддержки перевозчиков в период пандемии может стать снижение госпошлины, отмечает представитель совета.

Стоимость экранов и работ по их установке варьируется от нескольких сотен до нескольких тысяч рублей. При средней стоимости в 1,5 тыс. руб. общая сумма компенсации составит 8–10 млн руб.», – добавил Владимир Герасименко.

Этой суммы хватит на оснащение экранами примерно 6,5 тыс. автомобилей такси. Возмещение затрат «поддержит легальный и добросовестный бизнес, который в период пандемии несет невосполнимые потери, а также возвратит небольшую часть доверия предпринимателей к государству», – считает господин Герасименко.

Напомним, указ об установке защитных экранов в такси для предотвращения заражения коронавирусом губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев подписал 28 октября. За отсутствие экранов юрлицам грозит штраф от 50 тыс. руб. 29 октября около 20 машин такси в знак протеста выехали на главную площадь Екатеринбурга. Таксисты добились встречи с региональным министром транспорта Василием Старковым, который пояснил, что перегородки должны исключать прямолинейный поток воздуха между водителем и пассажиром. В качестве альтернативы свердловский бизнес-омбудсмен Елена Артюх предложила таксистам пользоваться масками-щитами вместо защитных экранов, однако такие маски, по мнению ряда экспертов, ухудшают водителю обзор.

После ряда встреч с представителями профессионального сообщества и Общественного совета по развитию такси в регионах России Евгений Куйвашев в очередном указе о продлении режима самоизоляции придал норме об оснащении такси защитными экранами рекомендательный характер.

По данным Владимира Герасименко, защитными экранами в Свердловской области уже оснащено от 2,5 тыс. до 3 тыс. автомобилей, и это 80% от общего числа машин, которые имеют разрешение на работу такси. Господин Герасименко не знает о случаях заражения таксистов коронавирусом, но ему «непонятно, связано это с перегородками или нет». При этом он пожаловался, что после установки экранов некоторые водители перестали соблюдать масочный режим, «веря в мнимую защиту».

Общественный совет по развитию такси в регионах России полагает, что на компенсацию смогут рассчитывать 20–30% таксистов. Как пояснил господин Герасименко, именно такое количество таксистов смогут документально подтвердить установку экранов: «Оставшаяся часть либо не сможет предоставить отчетность, либо работает в теневом секторе».

Вице-губернатор Свердловской области Сергей Бидонько в разговоре с «Ъ-Урал» отметил, что получить компенсацию таксистам, скорее всего, не удастся, но от ответа на вопрос о причине вероятного отказа уклонился.

Как ранее сообщал «Ъ», в октябре вице-губернатор Челябинской области Ирина Гехт сообщила о готовности региональных властей в условиях недостатка медицинского транспорта договориться с агрегаторами такси о создании «флота партнерских автомобилей», которые будут решать связанные с эпидемией задачи – например, доставлять пациентов на КТ и обратно. Для этого предполагалось отобрать 19 машин в Челябинске и 12 в Магнитогорске, они не выходили бы на линию как такси, а их водители получили бы дополнительную защиту. В Челябинской области с 13 ноября выявляется больше 200 новых случаев коронавируса в сутки, число активных случаев – около 1,5 тыс. человек. В Свердловской области с 18 ноября выявляется более 350 новых случаев в сутки, число активных случаев – более 7,8 тыс.

<https://www.kommersant.ru/doc/4583312>

ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ПРОФИЛЬ; МОРЖАРЕТТО ИГОРЬ; 2020.11.23; ДОРОГО, НО БЫСТРО; С ПОМОЩЬЮ ПЛАТНЫХ ДОРОГ РОССИЯ ПОТИХОНЬКУ ПРОЩАЕТСЯ СО СВОЕЙ ВТОРОЙ БЕДОЙ

Вначале ноября так называемый третий пусковой участок Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) связал трассы М-7 «Волга» и М-11 «Нева»: он проходит в обход

столицы – примерно в 50 км от Московской кольцевой дороги. Это самый длинный участок ЦКАД – почти 106 км. Отрезок еще и важнейший (в политическом и экономическом смысле): он – часть международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай, по которому в обход столицы пойдут транзитные грузы. Но это еще не все!

«Новая дорога – это уникальный объект, своеобразный интеллектуальный вклад в создание современной инфраструктуры», – заявил на открытии трассы новый министр транспорта РФ **Виталий Савельев**.

Поехали по-умному

И это абсолютная правда: не было еще в нашей стране магистралей такого уровня: информация с огромного количества датчиков и камер (о плотности транспортных потоков, появлении на дороге посторонних предметов, возникновении аварийных ситуаций, состоянии дорожного покрытия и т. д.) стекается в ЦПУ (центральный пункт управления). Туда же поступают данные с семи метеостанций, расположенных вдоль трассы. Все это позволяет, к примеру, точно прогнозировать изменение погоды (как минимум на ближайшие четыре часа) и при необходимости оперативно управлять работой коммунальных служб – для уборки и обработки дороги. А важная для всех участников дорожного движения информация выводится на электронные табло вдоль трассы, а также рассылается на специальное приложение, установленное на смартфоны водителей.

Система также позволяет четко организовать работу аварийных комиссаров и других служб экстренной помощи: сообщения об инцидентах они автоматически получают в режиме реального времени. А в ближайшем будущем на этой магистрали начнется тестирование беспилотных грузовиков, которые будут получать информацию напрямую от дороги.

«Впервые у нас в стране появилась «умная» дорога, по которой безопасно поедут и обычные автомобили, и беспилотные», – отметил вице-премьер Марат Хуснуллин.

Дорога имеет четыре полосы движения, по две в каждую сторону. Разрешенная скорость – 110 км в час, так что сегодня доехать от Солнечногорска до Ногинска, скажем, можно за час. На участке – четыре транспортных развязки, 68 искусственных сооружений, 47 путепроводов и 17 мостов. В том числе уникальный мост через канал имени Москвы и тот самый центральный пункт управления интеллектуальными транспортными системами.

Движение по ЦКАД-3 (как и по большей части Центральной кольцевой) будет платным. При этом проезд по всему участку для легкового автомобиля обойдется в 510 рублей, с транспондером, понятное дело, значительно дешевле: 255 рублей. Для грузовых автомобилей – 1660 и 830 рублей соответственно; есть и накопительная бонусная система, которая позволяет получить дополнительные скидки. Но главный бонус – конечно же, скорость доставки грузов и себя, любимого: если по действующей «первой бетонке» А-107 на дорогу от одной трассы до другой уходит 3,5 часа в среднем, то по новой – около часа. А дальше – выбор за каждым.

На участке установлена новая суперсовременная система взимания платы без шлагбаумов «свободный поток». Это тоже составная часть «умной» дороги. Для ее внедрения, как рассказал Марат Хуснуллин, даже потребовалось специально корректировать закон «О дорогах» и КоАП РФ. Но зато водителям не нужно будет останавливаться перед шлагбаумом – система сама спишет плату через транспондер. Если его нет – камеры зафиксируют номер автомобиля, компьютер сформирует счет и отправит его владельцу авто (по почте и/или через gosuslugi.ru).

Плата за тачку

Вообще история появления платных дорог стара, как этот мир; первая из таких известна историкам еще со времен древнего Вавилонского царства, и механизм ее действия описан на глиняных табличках клинописью. Но то дела давно минувших дней.

Современная история платных магистралей началась около 100 лет назад. Первой европейской страной, которая ввела плату за проезд (в 1924 году!), стала Италия – на 50-километровом участке автомагистрали, ведущей к Милану. Во второй половине прошлого века Франция, Испания и Португалия начали быстро строить автотрассы, причем с помощью новой системы концессий. Это позволило довольно быстро развить инфраструктуру без крупных государственных вложений. С тех пор они появились в большинстве стран – членов ЕС. И пусть они занимают малую часть дорожной сети (от 1 до 7%, если считать по протяженности), но несут основную нагрузку, привлекая до 50% всего транспортного потока.

В России впервые о платных дорогах заговорили почти 30 лет назад, а первый законодательный акт – указ президента страны Бориса Ельцина «О строительстве и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе» – появился в декабре 1992 года. Потом, в июне 1998 года, последовал еще один указ – «О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования», где был прописан порядок создания платных магистралей. Главное – появилось требование: у каждой платной дороги обязательно должен быть бесплатный дублер. И первая платная дорога в России открылась в том же 1998 году. Это был 20-километровый участок трассы М-4 «Дон» – обход села Хлевное в Липецкой области. Между прочим, я помню, сколько стоил тогда проезд: 5 рублей с легкового автомобиля и 15 рублей с грузовика. Через год длина платного участка выросла до 50 км – к нему присоединили обход города Задонск, и плата тоже возросла вдвое. До 10 рублей с легковушки.

В ноябре 2007 года президент Владимир Путин подписал закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации», который и дал толчок к развитию системы скоростных платных дорог. Для привлечения инвестиций и управления будущей федеральной сетью скоростных дорог была создана Государственная компания «Российские автомобильные дороги». Сегодня в доверительном управлении Госкомпании «Автодор» находятся федеральные трассы М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Нева» и ЦКАД (которую еще надо достроить). Кроме того, «Автодор» приступает к сооружению новой скоростной магистрали М-12 (Москва – Нижний Новгород – Казань). Кстати, далеко не все километры скоростных дорог платные.

Так, общая протяженность дорог в ведении ГК «Автодор» – более 3,5 тыс. км, но длина платных участков – чуть больше 1,5 тыс. км.

Осторожно, шлагбаум опускается

Сегодня платные дороги работают в 40 странах мира. И в мировой практике есть две системы взимания платы за проезд: открытая и закрытая. Закрытая работает по традиционному методу, которому уже тысячи лет. Поднялся шлагбаум, получил талончик – и можешь ехать до следующего контрольного пункта, где придется заплатить по тарифу. Иначе не выпустят...

Эти дороги тоже, в свою очередь, подразделяются на две группы. Первая – когда ты платишь за пройденное расстояние. Например, за проезд от Турина до Триеста в Италии (530 км) по трассе А-6 владелец легкового автомобиля отдаст 48,6 евро, а от Москвы до Воронежа по трассе М-4 «Дон» (510 км) – 416– 680 руб. (в зависимости от времени дня и наличия транспондера).

За рубежом еще существует специальная оплата – за проезд через конкретный тоннель, мост. Скажем, чтобы проехать по тоннелю Great St. Bernard, который соединяет Италию со Швейцарией (протяженностью почти 6 км), придется отдать 47,1 евро (туда обратно – 58,8). А за короткое путешествие по виадуку Мийо (de Millau) на юге Франции длиной 2,5 км – 8,9 евро. У нас пока мосты и тоннели бесплатные.

Чем хороша закрытая система?

Как говорится, тут ни одна мышь не проскочит. Съездов со скоростной трассы мало, и везде ждут бдительные контролеры: пока не заплатишь – не выпустят. Недостатки – тоже

на поверхности: пункты взимания платы (ПВП) строить дорого, но еще дороже содержать технику и штат операторов. Да еще водители периодически норовят таранить хрупкие шлагбаумы. В дни пиковых нагрузок у ПВП случаются очереди. Лично мне пришлось постоять не один час в очереди на таких пунктах на французской трассе А-7 (Лион – Марсель), сербской Е75 в районе Белграда и на нашей М-4 «Дон» в Подмосковье. Во всех трех случаях я решил на поездку во время высокого отпускного сезона. Так что эта проблема – общая для всех стран, и все как-то пытаются ее решить.

Самый простой способ – построить открытую систему, где нет никаких шлагбаумов. Раньше такие системы организовывали только в масштабах целых государств – при въезде в страну требовалось купить виньетку. Это такая специальная марка (раньше ее надо было клеить на лобовое стекло; сейчас информация о номере автомобиля и оплате просто заносится в электронную базу данных). И можно ездить по всем скоростным дорогам в течение определенного, оплаченного заранее срока (неделя, месяц или год). Такая система оплаты принята во многих странах Европы (Австрия, Болгария, Венгрия, Молдавия, Румыния, Словакия, Словения, Чехия, Швейцария). Виньетку можно купить в специальных киосках на границе, на крупных АЗС, но лучше – заранее, через интернет. Минимальный срок действия, как правило, десять дней, средняя стоимость за этот срок – 10 евро. Самые гуманные дорожные власти – в Румынии, где можно купить виньетку на три дня за 3 евро, самые жадные – в Швейцарии, где право ездить месяц по стране оценивается в 42,5 евро. И никак не меньше, даже если приехал в страну на один день!

Но купить обязательно нужно!

Огромное количество видеокамер, установленных вдоль европейских дорог, нацелены не на фиксацию нарушений ПДД, а на наличие оплаты за проезд; работают и мобильные бригады контролеров. Штраф за неоплаченный проезд немаленький: в Австрии – 120 евро, в Болгарии – 300 левов (150 евро), в Великобритании – 130 фунтов стерлингов (тоже примерно 150 евро). В Италии за повторную попытку проехать без оплаты – уголовное наказание.

Кстати, хотя деньги формально берут только за проезд по скоростным дорогам, проехать без виньетки по стране и не попасть под камеру практически невозможно. Один мой товарищ решил экономить деньги и не стал покупать марку в Словакии. Что, мол, той страны, ехать мне пару сотен километров всего. Надо сказать, что эксперимент ему удался, но на дорогу он потратил целый день (вместо трех часов), ведь ехать частично пришлось по проселочным дорогам, идущим через горы и бесчисленные деревни.

В свободном потоке

Чтобы как-то скрестить преимущества открытой и закрытой систем, во всем мире применяют электронную систему. Но она требует установки в автомобиль специального электронного прибора – транспондера, который крепится к лобовому стеклу и привязан к личному кабинету (и счету!) автовладельца. Списание денег за проезд проходит без остановки автомобиля. Чуть сбросил скорость перед специальными воротами, шлагбаум автоматически поднялся, гаджет негромко пикнул (значит, деньги списали) – и все, можно ехать дальше. Количество пользователей транспондеров в мире постепенно растет; в России их продано около 1,5 млн штук.

Недавно у нас была наконец решена важная проблема – теперь с одним единственным приборчиком можно проехать по любой из платных дорог, хотя ими управляют четыре разные организации (это называется «интероперабельность»). Между прочим, это серьезный прорыв, причем в мировом масштабе; в Европе проблему пока решить не удалось. Если зайдете на любой форум европейских дальнобойщиков, то узнаете, что каждый из них вынужден возить целую коллекцию бортовых устройств для оплаты проезда. Да что там – сам видел, в арсенале каждого афинского таксиста как минимум три транспондера! И, говорят, появления единого устройства у них в скором времени не обещают.

Понятно, что будущее – за технологиями электронного взимания платы, но уже в режиме свободного потока, без шлагбаумов, капитальных сооружений и пробок в часы пик. Такие системы опробованы в некоторых европейских странах (Португалия, Испания, Италия) на некоторых трассах, и вполне себе успешно. Она так и называется: free-flow, или «свободный поток». Кстати, подобная система, но только для грузовиков массой более 12 т действует и на наших федеральных трассах – под названием «Платон». В этом случае проезд фиксируют специальные камеры, установленные вдоль трассы, и деньги со счета списываются автоматически (для этого в автомобиле должен быть бесконтактный транспондер или некий счет, привязанный к номеру машины).

Внедрение такой системы в нашей стране для остальных автомобилистов обсуждается уже несколько лет, но требовались поправки в законодательство. И такие наконец-то случились. Изменения в закон «Об автомобильных дорогах» в прошлом месяце приняты, их подписал президент. Поправки в КоАП в первом чтении тоже приняли буквально на днях в Госдуме. В ближайшее время появится и специальный штраф для тех, кто попытается проехать по платной дороге без оплаты (по проекту – от 2,5 тыс. до 5 тыс. рублей). И вот эта система запущена на третьем пусковом комплексе ЦКАД; по этому принципу уже работают первые 106 км трассы.

Причем до конца года планируется ввести в строй еще около 100 км ЦКАД – участки между трассами М-10 «Россия» и М-11 «Нева», между М-7 «Волга» и М-4 «Дон» (платные). Плюс ряд бесплатных участков на западе от столицы – здесь дублера у ЦКАД пока не будет, и строители просто капитально реконструируют «малую бетонку» А-107. По словам губернатора Московской области Андрея Воробьева, эту важную трассу очень ждут в регионе; она позволит разгрузить дороги, улучшит экологическую обстановку. «Лучше победы есть следующая победа. Ждем открытия нового участка», – сказал губернатор.

ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ПРОФИЛЬ; МАКАРОВА ЮЛИЯ; 2020.11.23; РЖАВЫЙ ГВОЗДЬ ПРОГРАММЫ; ЗАТОНУВШИЕ КОРАБЛИ ПРИТЯГИВАЮТ ТУРИСТОВ, НО ГОСУДАРСТВУ И СОБСТВЕННИКАМ ПРИНОСЯТ ТОЛЬКО ПРОБЛЕМЫ И УБЫТКИ

В селе Териберка, о котором весь мир узнал после фильма «Левиафан», расположено самое известное, но далеко не единственное кладбище кораблей в России. У морских берегов и на дне рек по всей территории страны лежат сотни брошенных судов – военных, торговых, научных и прочих. Некоторые из них могли бы стать туристическими достопримечательностями. Но пока нет денег даже на то, чтобы поднять ненужное имущество на сушу.

Спилили, но не все

«Прекрасное тихое место. Вода спокойная и отлично подходит для обучения и практики на surf-досках (разновидность серфинга. – «Профиль»). Плавать осторожно, есть затопленные корабли» – так описывают туристы Бухту Труда во Владивостоке. Еще недавно это место считалось одним из самых крупных на Дальнем Востоке кладбищ кораблей. По состоянию на 2000 год в бухте лежали в ожидании разделки на металл 42 плавсредства – сейнеры, гидрографы и списанные военные корабли без вооружения.

В 2006-2007 годах, когда доступ в бухту открыли, сюда потянулись сборщики металлолома. Постепенно они спилили почти все надводные части судов. Но сквозь толщу воды по-прежнему видны их лежащие на дне останки.

Кладбище кораблей в Авачинской бухте на Камчатке тоже облюбовали сап-серферы. По данным региональных властей, тут в течение нескольких десятилетий лежат больше 80 старых судов и кораблей.

Затопленные плавсредства встречаются практически по всему побережью Дальнего Востока России. В августе премьер-министр Михаил Мишустин во время рабочей поездки

по регионам ДВФО поручил избавить акватории от затонувшего хлама. Особенно его беспокоила ситуация в Магадане. «Это разве на порт похоже? Это на кладбище кораблей похоже. Это очень грустно», – заявил глава правительства во время осмотра магаданского порта.

В порту власти насчитали больше 20 затонувших судов и кораблей. Пять из них принадлежат Минобороны, четыре – Росимуществу, у остальных собственника нет или он неизвестен.

Всего на Дальнем Востоке более 550 затонувших судов, говорил в начале года вице-премьер и полпред президента в ДВФО Юрий Трутнев.

Сколько их по стране, точно неизвестно – в правительстве и ведомствах называют цифры от 1 до 1,5 тыс. судов и кораблей.

Чаще всего их бросают неподалеку от портов или судоремонтных баз, причем не только на побережье, но и на внутренних речных путях. Многие брошенные или затонувшие суда мешают судоходству. К примеру, в 2010 году на реке Кама затонул теплоход «Керчь» с грузом гипса. Он опустился на дно недалеко от судового хода, и его пришлось обозначать на картах навигационными знаками, чтобы избежать столкновений.

Когда-то на реке было оживленное движение: по Каме ходили десятки пассажирских речных теплоходов. В том числе «Ракеты» и «Метеоры» на подводных крыльях, которые были самыми массовыми в СССР и мире плавсредствами своего класса.

Однако речное пароходство плохо вписалось в рыночную экономику и в 1990-х стало терпеть убытки. А в 2000 году на одном из рейсов произошло ЧП: из-за сердечного приступа у капитана теплоход врезался в баржу, в результате погибли шесть человек. После этого популярность речных маршрутов окончательно сошла на нет. Теплоходы так и остались стоять поблизости от судоремонтной базы в пермском районе Заозерье, который местные почти сразу прозвали кладбищем кораблей.

Но если на суше ненужные суда почти не доставляют беспокойства, то с затопленными кораблями проблема стоит довольно остро. Они не только мешают проходу плавсредств, но и создают экологические риски, прежде всего возможными утечками топлива.

Подъемные деньги

Во время поездки на Дальний Восток премьер Мишустин призвал заняться наконец затонувшими судами. В частности, провести «генеральную уборку» в бухте Нагаева у Магадана. Ведомствам поручили разработать план подъема и утилизации плавсредств. Это было уже второе поручение по поводу магаданского кладбища кораблей: в 2014 году похожее давал президент Владимир Путин.

Но в начале ноября стало известно, что **Минтранс** не нашел денег на «генеральную уборку». Утилизация каждого судна обходится Росимуществу в 5 млн рублей, рассказывала РБК вице-премьер Виктория Абрамченко. Эксперты оценивали стоимость работ в сумму от 10 млн для среднего торгового судна до сотен миллионов рублей для атомных крейсеров.

По действующим правилам утилизацией должен заниматься владелец корабля или судна. К примеру, в Кодексе торгового мореплавания говорится, что собственник обязан поднять и уничтожить затонувшее имущество по требованию руководства порта.

Однако для владельца намного дешевле затопить корабль, отказавшись от права собственности или сняв все опознавательные знаки. Установить собственников получается не всегда. А если они установлены, то администрациям портов и муниципалитетам приходится идти в суд, чтобы заставить их провести утилизацию.

В начале 2020 года Юрий Трутнев поручил разработать законопроект, который обяжет собственников затонувших судов поднимать их в течение трех месяцев после аварии. При этом вице-премьер признавал, что «экономика там не сойдется» и бизнес не сможет решить проблему без участия государства.

К осени **Минтранс** подготовил несколько законопроектов по затонувшим судам. По информации «Коммерсанта», власти хотят ужесточить ответственность и правила подъема для судовладельцев. Например, за отказ от поднятия и уничтожения затонувшего имущества юрлиц предлагается штрафовать на сумму до 10 млн рублей. За утилизацию бесхозных судов должны отвечать регионы, говорится в проекте.

Пока законопроект обсуждается, вопрос приходится решать на уровне местных властей. Так, около года назад суд обязал пассажирский порт Череповца освободить акваторию реки Шексна от невостребованного имущества. Но поскольку собственник так и не приступил к делу, местная администрация возьмет это на себя, объяснял мэр города Вадим Германов.

По его словам, кладбище устроил местный порт. Но краеведы уверяют, что оно начало складываться намного раньше. Еще в XIV веке к берегу Шексны причалила после шторма торговая лодка «Феодосия». По соседству с ней стали появляться другие поврежденные и брошенные суда.

Неоднозначные впечатления

Ненужные плавсредства не обязательно пускать не металлолом – некоторые из них могли бы стать достопримечательностями, говорят эксперты в сфере туризма. В пример они обычно приводят всем известную Териберку в Мурманской области. По данным туристического поисковика Aviasales, это одно из самых фотографируемых мест в России. Если повезет, остовы деревянных кораблей можно заснять на фоне северного сияния.

Долгое время неформальным туристическим объектом и популярным местом для фотосессий было место утилизации кораблей в городе Балтийске. На берегу лежали останки сторожевого корабля «Неукротимый», построенного в конце 1970-х годов. Но прошлым летом площадку обнесли забором, а останки кораблей разобрали и вывезли.

Авачинская бухта, где по-прежнему находятся десятки судов, также притягивает туристов. Путешественникам нравятся постапокалиптические пейзажи на фоне дикой природы, говорят организаторы сап-туров.

Однако спрос на такие пейзажи вряд ли будет массовым, считает вице-президент и исполнительный директор Общенационального союза индустрии гостеприимства Алексей Волков, ранее возглавлявший ГУП «Крымские морские порты». «Свалка кораблей обычно выглядит, как кадр из фильма ужасов. Но туризм – это экономика положительных впечатлений. И сейчас с учетом тревожности людей и общей напряженности есть запрос именно на хорошие впечатления, а не пейзаж-катастрофу», – подчеркивает эксперт.

По его мнению, на основе отслужившего флота – как морского, так и речного – можно и нужно создавать музеи. Но пока это не всегда получается не то что с затонувшими, а даже с исправными списанными судами. «Например, был большой противолодочный корабль «Керчь» (в 2014 году в машинном отделении произошел пожар, повредивший кормовую часть. –).

Мы очень просили, чтобы он стал музеем-кораблем, и Минобороны предлагало передать его на эти цели», – рассказывает Волков.

Однако с учетом затрат на стоянку, содержание и ремонт городские власти и музейщики отказались от этой идеи. В следующем году его отправят на металлолом.

ПРАЙМ; 2020.11.20; БЕЛОУСОВ ПОРУЧИЛ ОБЕСПЕЧИТЬ ИСПОЛНЕНИЕ ПОРУЧЕНИЙ ПРЕЗИДЕНТА РФ ПО ВОПРОСАМ ТРАНСПОРТА

Первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов поручил обеспечить неукоснительное исполнение поручений президента России Владимира Путина по вопросам развития транспорта и обеспечения этой работы финансовыми ресурсами, сообщается на сайте кабмина.

Отмечается, что об этом он заявил на заседании президиума правкомиссии по транспорту на площадке международного форума «Транспорт России». В заседании также приняли

участие зампреда правительства РФ Марат Хуснуллин, исполняющий обязанности министра транспорта Александр Нерадько, генеральный директор РЖД Олег Белозеров и главы регионов.

«Нам нужно вписать эту работу в те финансовые рамки, которые устанавливаются законом о федеральном бюджете. И проделана эта работа может быть только совместными усилиями», – сказал Белоусов, чьи слова приводятся в сообщении.

Добавляется, что особое внимание первый вице-премьер попросил уделить финансово-экономическому состоянию предприятий в сфере перевозок пассажиров, он также призвал сбалансировать требования в области транспортной безопасности с финансовыми, организационными и трудовыми ресурсами. Кроме того, в ходе заседания была отмечена важность сохранения пригородного железнодорожного сообщения в полном объеме во всех регионах страны.

Сообщается, что также обсуждались основные задачи деятельности **Минтранса России**, обеспечение мониторинга реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и формирование опорной сети автомобильных дорог.

ТАСС; 2020.11.20; БЕЛОУСОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО КАБМИН ПОКА НЕ ОБСУЖДАЕТ ВТОРОЙ ПАКЕТ МЕР ПОДДЕРЖКИ АВИАКОМПАНИЙ

Второй пакет мер поддержки авиакомпаний в правительстве РФ пока не обсуждается, выделенные ранее средства в 23,4 млрд рублей еще не использованы полностью. Об этом журналистам в кулуарах «Транспортной недели 2020» сообщил первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов.

«Пока нет (не обсуждается), потому что мы пока даже 23,4 млрд рублей не выбрали. Более сложная с моей точки зрения ситуация в аэропортах. Но у нас летом и в сентябре количество внутренних авиаперевозок увеличилось, соответственно пошли поступления в бюджеты компаний, – сказал он. – Сейчас ситуация достаточно осложнилась, но не так, как весной [...]. Пока каких-то существенных дополнительных мер поддержки мы не планируем, кроме пролонгации реструктуризации ранее отсроченных платежей для МСП, и это касается транспорта тоже».

О программе субсидирования авиакомпаний

Программа, которая начала действовать в мае 2020 года, была направлена на ежемесячную компенсацию расходов авиакомпаний, осуществляющих коммерческие перевозки за период с февраля по июнь 2020 года. Всего на программу было выделено 23,4 млрд рублей. Согласно нынешним правилам, перевозчики могут получить 365 рублей за каждого пассажира, «потерянного» в феврале – июле (рассчитывается исходя из трафика прошлого года), поэтому максимальная сумма выплаты авиакомпаниям составляет 15 млрд рублей из 23,4 млрд рублей.

Бывший министр транспорта РФ Евгений Дитрих сообщал в октябре, что **Минтранс** планирует изменить правила предоставления субсидий, следовательно и итоговый объем субсидий увеличится с 24,3 млрд рублей до 30 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/10057611>

ПРАЙМ; 2020.11.20; В СФ ПРЕДЛАГАЮТ ГОСДУМЕ УСКОРИТЬ ПРИНЯТИЕ ЗАКОНОПРОЕКТОВ О ПОДДЕРЖКЕ ТУРИЗМА

Сенаторы предлагают Госдуме ускорить принятие законопроектов, направленных на поддержку туротрасли в РФ, включая систему электронных путевок, упрощение визовых процедур для иностранных туристов.

Так, парламентарии рекомендуют депутатам ускорить принятие проектов «в части совершенствования государственной политики в сфере туризма и туристской деятельности на территории Дальневосточного федерального округа, по вопросам

развития сельского туризма (агротуризма)», говорится в проекте постановления СФ по итогам выступления главы Ростуризма Зарины Догузовой. Документ есть в распоряжении РИА Новости.

Также речь идет о внесении изменений в закон «Об основах туристской деятельности в РФ» (в части правового регулирования функционирования единой информационной системы электронных путевок), в законодательные акты в целях совершенствования правового регулирования деятельности экскурсоводов (гидов), гидов-переводчиков и инструкторов-проводников.

Говорится в проекте и о необходимости внесения изменений в закон «Об основах туристской деятельности в РФ» (в части совершенствования правового регулирования туристской деятельности), о развитии экологического туризма.

Кроме того, сенаторы рекомендуют Госдуме ускорить принятие законопроекта о внесении изменений в статьи 217 и 255 части второй Налогового кодекса в части учета для целей налогообложения налогом на доходы физлиц и налогом на прибыль организаций расходов работодателя на оплату санаторно-курортного лечения работникам и членам их семей.

Среди предложений – рассмотрение депутатами поправок в закон «О порядке выезда из РФ и въезда в РФ» (об упрощении порядка оформления виз для иностранных граждан, следующих в Россию с туристическими целями).

Сенаторы также рекомендуют Минздраву принять меры «по повышению информированности медицинских работников о возможностях санаторно-курортного лечения на территории РФ, в том числе для лиц, переболевших новой коронавирусной инфекцией».

В документе предлагается **Минтрансу** совместно с МЧС, Ростуризмом, регионами рассмотреть вопрос о подготовке предложений по совершенствованию законодательства РФ, регулирующего создание, функционирование и развитие инфраструктуры для маломерных судов – яхтенных марин в морских портах РФ, осуществление государственной регистрации и надзора за деятельностью маломерных, прогулочных, спортивных парусных судов, с целью развития яхтенного туризма.

В проекте отмечается, что серьезные вызовы для развития туристской отрасли в мире в целом и в России возникли в связи с распространением новой коронавирусной инфекции. «По сравнению со вторым кварталом 2019 года число международных туристских прибытий сократилось по всему миру на 95,2%, в России – на 99,0%. Потери, обусловленные снижением въездного потока в Российской Федерации, оцениваются в 300 миллиардов рублей ежеквартально», – говорится в документе.

Сенаторы подчеркивают, что в России отрасль туризма стимулирует рост более 50 других отраслей экономики, создает напрямую минимум 2,5 миллиона рабочих мест, а с учетом смежных отраслей – около 7 миллионов. В сложившейся ситуации под угрозу ликвидации поставлены миллионы рабочих мест и отдельные предприятия.

«Объем услуг туристических агентств, туроператоров, услуг по бронированию и сопутствующих им услуг снизился на 93,4%, услуг гостиниц и услуг по предоставлению временного жилья – на 83,7%. Пассажирооборот железнодорожного транспорта снизился на 71,4 %, воздушного транспорта – на 88,9%», – говорится в проекте.

ТАСС; 2020.11.20; МУРМАНСКИЙ ТЕХУНИВЕРСИТЕТ БУДЕТ ГОТОВИТЬ СПЕЦИАЛИСТОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Мурманский государственный технический университет (МГТУ) будет готовить специалистов для транспортной отрасли в рамках трехстороннего соглашения о сотрудничестве между вузом, правительством Мурманской области и **Российским университетом транспорта** (ранее – Московский институт инженеров транспорта), подписанного в пятницу в Москве в ходе «Транспортной недели – 2020». Об этом в пятницу сообщает пресс-служба правительства региона.

«В рамках соглашения **Российский университет транспорта (МИИТ)** окажет МГТУ содействие в формировании новых для заполярного вуза направлений обучения – «Техника и технологии строительства» и «Техника и технологии наземного транспорта». От правительства региона свою подпись под соглашением поставил губернатор Андрей Чибис», – сказано в сообщении.

Отмечается, что конечной целью сотрудничества станет подготовка для организаций Мурманской области специалистов в сфере логистики, проектирования, строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог, тоннелей и мостов, организации транспортного обслуживания населения, а также в сфере строительства уникальных зданий и сооружений.

«Транспорт, логистика – одна из ключевых отраслей экономики нашего региона. Кроме того, для Мурманской области, с ее расстояниями, с ее зависимостью от завозных товаров любая дорога – это «дорога жизни», а развитие дорожной сети – залог развития вообще. Нам как воздух нужны профессионалы в сфере дорожного хозяйства, организации транспортного обслуживания населения, строительства мостов и туннелей. Прекрасно, что наши ребята теперь смогут получать востребованные профессии, не уезжая в другие регионы», – приводятся в сообщении слова губернатора.

Уточняется, что правительство региона берет на себя обязательство помочь МГТУ в материально-техническом оснащении новых кафедр, привлечь профессионалов из профильных организаций региона в качестве преподавателей, содействовать вузу в организации производственной практики для студентов и переподготовки работников областных дорожно-строительных и логистических организаций. **Российский университет транспорта** обязуется помочь вузу в составлении образовательных программ, консультировать коллег в вопросе оснащения лабораторий, а также обещает участие своих преподавателей в образовательном процессе.

Ранее губернатор Андрей Чибис представил проект трансформации МГТУ, который был признан лучшей региональной практикой по итогам защиты проектов участниками третьего потока программы развития кадрового управленческого резерва Высшей школы государственного управления РАНХиГС при президенте РФ. Кроме того, проект вошел в топ-лист самых перспективных инициатив форума «Сильные идеи для нового времени». Внедрение в программу новых образовательных программ по подготовке специалистов для работы в Арктике также является одним из направлений трансформации МГТУ.

<https://tass.ru/obschestvo/10062157>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.20; КУБАНЬ СТАЛА ОДНИМ ИЗ ЛИДЕРОВ В РОССИИ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА

Краснодарский край признан одним из лучших регионов России в реализации дорожного нацпроекта, сообщает администрация региона.

Уточняется, что в рамках форума «Транспортная неделя» вице-премьер России Марат Хуснуллин вручил памятные награды и дипломы субъектам, достигшим наилучших показателей при реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в этом году.

«Среди 12 регионов-лидеров – Краснодарский край. Кроме того, памятный диплом команда региона получила за лучшую реализацию патриотического проекта «Улица Победы». Эту акцию в рамках нацпроекта к 9 мая запустил **Минтранс РФ**. На Кубани отремонтировали 15 улиц, названных в честь Победы или в память о героях ВОВ», – говорится в сообщении.

Как сообщили в министерстве транспорта и дорожного хозяйства Кубани, в Новороссийской агломерации обновлены пять улиц, также ряд улиц привели в порядок в Сочи и в Краснодарской агломерации.

«Всего в 2020 году в крае привели в порядок 200 участков улиц и трасс общей протяженностью 202 километра. За счет дополнительного федерального и краевого финансирования в текущем году запланирован ремонт еще более 82 километров. На четырех региональных объектах работы уже окончены, в стадии завершения 30 объектов в Новороссийской агломерации», – добавили в ведомстве.

<https://ria.ru/20201120/natsproekt-1585621885.html>

ТАСС; 2020.11.20; В ГОСДУМЕ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ ВВЕСТИ ШТРАФЫ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 1 КМ/Ч

Инфраструктура российских дорог, включая установленные на них знаки и камеры фото– и видеофиксации нарушений, должна быть приведена в нормативное состояние, только после этого можно говорить об отмене или снижении нештрафуемого порога превышения скорости, сейчас это недопустимо. Такое мнение в пятницу в беседе с ТАСС выразил заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству, координатор партийного проекта «Единой России» «Безопасные дороги» Владимир Афонский.

«Необходимо привести в соответствие с законодательством и с нормативами инфраструктуру дорог, разобраться со знаками, с камерами фото– и видеофиксации, ввести ответственность должностных лиц за установку передвижных камер не в соответствии с методикой, которая разработана Минтрансом 19 ноября 2019 года», – сказал он.

Депутат заметил, что ранее проведенные в регионах проверки Счетной палаты и Генпрокуратуры выявили нарушения при установке камер на дорогах. «Поэтому дополнительно обременять граждан, автолюбителей штрафами в этой ситуации, на мой взгляд, недопустимо», – резюмировал Афонский, отметив, что это и позиция партпроекта «Безопасные дороги».

Ранее член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Васильев в беседе с Агентством городских новостей «Москва» предложил ввести штрафы за превышение скорости на 1 км/ч. По его мнению, любой водитель, превышающий скорость даже на минимальное значение, «уже является нарушителем ПДД». Действующими правилами установлен нештрафуемый порог для превышения скорости на 20 км/ч от установленного лимита.

<https://tass.ru/obschestvo/10055781>

ТАСС; 2020.11.22; БОЛЕЕ 130 МЛН ПАССАЖИРОВ ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ МЦД ЗА ПЕРВЫЙ ГОД РАБОТЫ

Транспортному проекту «Московские центральные диаметры» исполнился год, за это время новой системой железнодорожного транспорта воспользовались более 130 млн пассажиров. Об этом сообщил в субботу на своей официальной странице в «ВКонтакте» мэр Москвы Сергей Собянин.

«Ровно год назад столицу и Подмоскovie связали Московские центральные диаметры. Транспортный мегапроект, который мы с РЖД и областью сделали в кратчайшие сроки – всего за два года. Московский регион давно нуждался в единой транспортной сети – МЦД стали недостающим ранее звеном. За первый год работы по МЦД-1 и МЦД-2 проехали более 130 млн пассажиров», – написал мэр.

Собянин подчеркнул, что диаметры полностью интегрированы в городскую транспортную сеть – организованы пересадки на станции Московского метрополитена и Московского центрального кольца (МЦК). «Где возможно, сделали теплые переходы, чтобы пассажирам было удобно пересаживаться на другой транспорт, не выходя на улицу», – добавил он.

Мэр также отметил, что МЦД связывают между собой не только Москву и область. «Появляются новые межрайонные связи. Раньше приходилось ехать в объезд, теперь между дальними районами открывается прямое сообщение – добираться намного быстрее и удобнее», – заметил он.

Собянин добавил, что важными преимуществами наземного метро являются удобная система тарифов и платежей, включая бесплатную пересадку на метро. За год пассажиры МЦД и столичной подземки сэкономили на дороге более 1,5 млрд рублей.

Мэр столицы также сообщил, что в этом году были открыты пять новых вокзалов и реконструированы пять станций на МЦД – теперь они соответствуют современным стандартам московского транспорта. На МЦД-2 полностью обновлен парк поездов, на МЦД-1 планируется завершить обновление до конца года. «Впереди еще много работы. Планируем открыть новые диаметры, построить удобные и современные пригородные вокзалы, организовать еще больше комфортных пересадок и сделать из ж/д сообщения быстрый городской транспорт. С годовщиной, МЦД! Спасибо всем, кто работает над проектом», – заключил мэр.

<https://tass.ru/moskva/10066391>

ГУДОК; ВЬЮГИН ИГНАТ; 2020.11.22; ПРОИСШЕСТВИЯМ ЗДЕСЬ НЕ МЕСТО; В ОАО «РЖД» РАСТЕТ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

За 10 месяцев общее количество транспортных происшествий и событий нарушения безопасности движения на сети РЖД составило 1940 случаев, что на 19% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Об этом было заявлено на прошедшей в рамках «Транспортной недели» отраслевой конференции **Ространснадзора**.

Число транспортных происшествий и нарушений безопасности движения снижается на инфраструктуре РЖД в течение последних 5 лет. Так, в 2016 году их общее количество превышало 5 тыс. случаев, а в 2019-м сократилось более чем в два раза. Проведенный в 2017 году бенчмаркинг показал, что компания является мировым лидером безопасности движения. В этом году в ОАО «РЖД» было 1,6 происшествий на 1 млн поездо-километров, в США – 3,2, в странах Международного союза железных дорог (МСЖД), не считая РФ, – 1,8 происшествия. В 2018 году количество значительных происшествий в МСЖД увеличилось на 0,9%, в ОАО «РЖД» снизилось на 22%. Первый заместитель начальника Департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Алексей Колотов сообщил на конференции, что в основе управления системой безопасности движения компании лежит риск-ориентированный подход, предполагающий разделение предприятий по категориям в зависимости от степени потенциальной опасности. К находящимся в опасной зоне применяется полный контроль, а с имеющими меньшие риски подразделениями ведется в основном профилактическая работа.

Такой подход снижает контрольную нагрузку на предприятия. По данным Алексея Колотова, в последние годы количество плановых проверок в холдинге снизилось в 4,5 раза. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), по заявлению ее руководителя **Виктора Басаргина**, в текущем году намерена на две трети снизить количество проверок в сравнении с прошлым годом.

Для вовлечения работников в вопросы обеспечения безопасности движения в этом году внедрено в опытную эксплуатацию мобильное приложение для работы общественных инспекторов по безопасности движения. Оно позволяет в режиме онлайн фиксировать нарушения в сферах безопасности движения, охраны труда, противодействия коррупции и передавать информацию в соответствующие структуры. Приложение также открывает доступ к библиотеке нормативных документов, аналитическим материалам по безопасности движения.

ТАСС; 2020.11.22; СТАРТАПЫ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ СМОГУТ СТАТЬ ПОСТАВЩИКАМИ РЖД

Дальневосточный фонд высоких технологий (ДФВТ) и Дальневосточная железная дорога (ДВЖД) при поддержке компании YellowRockets запускают программу по поиску и внедрению инновационных проектов и стартапов в инфраструктуру железных дорог. Об этом в понедельник ТАСС сообщила пресс-служба фонда.

«На Дальнем Востоке стартует программа «Стартап-депо», которая включает презентационные сессии, образовательные мероприятия, консалтинг, хакатон и пилотирование проектов, которые пройдут в ноябре и декабре 2020 года во всех крупных городах Дальневосточной железной дороги. Лучшие проекты смогут протестировать свои разработки на инфраструктуре ДВЖД и в перспективе, после успешного пилота стать поставщиком **ОАО РЖД**», – говорится в сообщении.

Программа стартует с представления по регионам присутствия ДВЖД. Экспертные сессии с ведущими специалистами железной дороги пройдут в Хабаровске, Якутске, Владивостоке, Комсомольске-на-Амуре и Южно-Сахалинске. Начнут программу с Южно-Сахалинска, уточнили ТАСС в ДВЖД. «Предварительно, в мероприятии в Южно-Сахалинске примут участие 40 команд. Сама цель этих мероприятий – проверить инновационную среду регионов, привлечь молодых ученых и технологических предпринимателей, крупные компании для решения актуальных задач железной дороги», – сказали в компании.

Стартапы получают бесплатные консультации по упаковке и быстрому запуску своих разработок на инфраструктуре железных дорог. Эксперты **РЖД** и венчурной компании YellowRockets при участии Дальневосточного фонда высоких технологий помогут авторам проектов посчитать экономический эффект от внедрения, выстроить общение с ключевыми лицами, принимающими решение, и ответят на все вопросы по сотрудничеству. Во Владивостоке и Хабаровске пройдут хакатоны для IT-специалистов и стратегические сессии с участием инжиниринговых инновационных компаний, сотрудников ключевых вузов региона, представителей внешней инновационной среды», – говорится в сообщении.

Программа проходит при поддержке ДФВТ, который создан в августе 2018 года с целью развития на Дальнем Востоке высокотехнологичного бизнеса. Объем фонда – 5 млрд рублей. Инвесторами Фонда являются Фонд развития Дальнего Востока и Арктики (входит в ВЭБ.РФ), РОСНАНО и РВК.

<https://tass.ru/ekonomika/10070513>

ТАСС; 2020.11.22; БОЛЕЕ 1 ТЫС. КУБОМЕТРОВ ЗАГРЯЗНЕННОГО ГРУНТА ВЫВЕЗЛИ С МЕСТА СХОДА ВАГОНОВ ПОД ВЛАДИМИРОМ

Более 1 тыс. кубометров загрязненного грунта вывезли с места разлива мазута во Владимирской области, произошедшего 16 ноября после схода грузовых вагонов поезда, сообщается в воскресенье на сайте Горьковской железной дороги (филиала **РЖД**).

«Более 1,1 тыс. кубометров загрязненного грунта вывезено с места схода грузовых вагонов в районе станции Новки. Также на площадку для временного накопления вывезено 726 кубометров доломита с песком, абсорбировавшим нефтепродукты с поверхности грунта. Предотвращено растекание нефтепродуктов по близлежащей местности», – говорится в сообщении.

С места аварии уже подняты и вывезены 10 цистерн.

Вагоны грузового поезда, в состав которого входили 64 цистерны с мазутом, сошли с рельсов на перегоне Новки-1 – Тереховицы Горьковской железной дороги днем 16 ноября. В результате аварии один человек погиб. По данным МЧС, площадь утечки нефтепродуктов на месте происшествия составляет 12,5 тыс. кв. м. В результате

происшествия движение поездов между станциями Владимир и Ковров временно приостановлено.

Приволжским следственным управлением на транспорте СК России возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека»).

<https://tass.ru/obschestvo/10069809>

ПРАЙМ; 2020.11.20; РЖД В 2021 ГОДА ОЖИДАЮТ РОСТ ПОГРУЗКИ НА 2,5%

РЖД в 2021 году ожидают рост погрузки на 2,5% по сравнению с предыдущим годом, сообщил первый замгендиректора компании Сергей Павлов.

«В следующем году ожидаем восстановления спроса на грузовые перевозки. Прирост погрузки – 2,5%», – сказал Павлов в пятницу на онлайн-форуме «Северное Измерение».

РЖД, согласно последнему из озвученных официально в октябре прогнозов, ожидают в 2020 году снижение погрузки на 3,5%, но ставят задачу выйти на результат лучше.

РЖД анонсировал выпуск новых капсульных вагонов

Минтранс России в презентации на коллегии министерства в начале октября текущего года показывал ожидания по снижению погрузки в текущем году на 4%. Замминистра транспорта Владимир Токарев в интервью РИА Новости в середине ноября сообщал, что ожидается падение погрузки на сети РЖД в 2020 году на 3-3,5% вместо 4%.

Погрузка на сети РЖД за январь-октябрь 2020 года снизилась на 3,2% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 1,032 миллиарда тонн, сообщила компания. Погрузка на сети РЖД в октябре 2020 года выросла на 0,3% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 109,9 миллиона тонн.

Международный форум

<https://lprime.ru/business/20201120/832382601.html>

ТАСС; 2020.11.20; БОЛЕЕ 10 МОРЯКОВ РФ ОСВОБОЖДЕНЫ ИЗ ПЛЕНА БЛАГОДАРЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ МО РФ И ДРУГИХ ВЕДОМСТВ

Освободить 81 российского гражданина из состава экипажей, задержанных в иностранных портах судов, и 15 российских моряков из пиратского плена позволила эффективно работающая в России система межведомственного взаимодействия, заявил начальник Национального центра управления обороной РФ генерал-полковник Михаил Мизинцев.

«Отлаженная система взаимодействия Минобороны, МИД и **Минтранса** позволила освободить 81 российского гражданина из состава экипажей, задержанных в иностранных портах судов, и 15 российских моряков из пиратского плена», – сказал Мизинцев на конференции в пятницу.

Он также отметил, что «в рамках строительства газопровода «Северный поток» совместно с **Минтрансом** и Росморречфлотом успешно выполнена стратегическая задача по обеспечению безопасного перехода трех судов общества «Газпромфлот» из Находки в Балтийск».

«Совместно с Русским географическим обществом проведены четыре научно-исследовательских экспедиции по сохранению памяти об исторических фактах Великой Отечественной войны и увековечиванию подвигов русского народа в Арктике. Вывезено для реставрации 12 экспонатов, благоустроено три воинских мемориала. В ходе совместной российско-сирийской археологической экспедиции в акватории города Тартус и острова Арвад обнаружены 72 подводно-археологических артефакта», – сказал Мизинцев, приводя примеры отлаженной совместной работы российских министерств и ведомств.

Реагирование на ЧС

Мизинцев также отметил, что эффективное взаимодействие с **Минтрансом** и Росморречфлотом по совершенствованию системы аварийного оповещения в Вооруженных силах с использованием спутниковой системы поиска и спасания позволило в три раза сократить время реагирования поисково-спасательных служб на аварийные ситуации.

«В результате эффективного межведомственного взаимодействия в 1,3 раза увеличен объем гидрометеорологической информации, поступающей в интересах Вооруженных сил», – отметил Мизинцев.

Он также сообщил, что на завершающем этапе адаптации находится совместная разработка Минобороны и Росгидромета – «глобальная прогностическая модель, внедрение которой в два раза увеличит заблаговременность прогноза гидрометеорологических условий».

«Благодаря оперативной координации действий Минобороны с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти в 1,3 раза возросла эффективность работы в сфере разрешительной деятельности, связанной с использованием морских акваторий Российской Федерации», – сказал генерал.

Высокая эффективность взаимодействия Минобороны, **Минтранса**, Росморречфлота и Росатома по доставке грузов, обеспечивающих жизнедеятельность в районах Крайнего Севера и отдаленных уголках Сибири и Дальнего Востока позволила завершить мероприятия Северного завоза на месяц ранее установленного срока, сообщил Мизинцев.

«Во взаимодействии с Минприроды завершен первый этап экологической очистки Арктики, в ходе которого собрано более двадцати трех тысяч тонн металлолома. Впереди задачи второго этапа», – сказал генерал.

<https://tass.ru/armiya-i-opk/10055263>

ПРАЙМ; 2020.11.20; МИНТРАНС РФ БУДЕТ РАЗВИВАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ АРКТИКИ ВМЕСТЕ С АССОЦИАЦИЕЙ ПОЛЯРНИКОВ

Минтранс России заключил соглашение о сотрудничестве с межрегиональной общественной организацией «Ассоциация полярников» для развития транспортной системы Арктики, сообщает ведомство.

Документ подписан на форуме «Транспортная неделя 2020». «Цель соглашения – совместная деятельность по реализации государственной политики в зонах Арктики и Антарктики, созданию благоприятных научных, экономических и производственных условий для развития транспортной системы в Арктической зоне», – сообщает **Минтранс**. Как отметил заместитель министра транспорта Юрий Цветков, слова которого приводятся в релизе, Ассоциация полярников играет огромную роль в продвижении российской повестки в Арктике и Антарктике и в целом отечественных интересов в полярных регионах.

«Мы активно сотрудничаем уже много лет, и подписание соглашения – это не просто констатация факта нашего сотрудничества, оно дает большой перспективный задел на будущее. Президентом России недавно утверждены основы государственной политики в Арктике, развивается наше присутствие в Антарктиде. Именно на реализацию этих проектов нацелено соглашение», – сказал замминистра.

Президент Ассоциации полярников Артур Чилингаров, в свою очередь, отметил, что стороны планируют создать совместные рабочие группы, а также проводить консультации.

ТАСС; 2020.11.22; САМОЛЕТ «АЭРОФЛОТА» СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ РЕЙС НА КИПР

Самолет российской авиакомпания «Аэрофлот» совершил в воскресенье первый после восьмимесячной паузы грузопассажирский рейс в Республику Кипр, а затем, также вместе с пассажирами на борту, вылетел обратно в 14:05 по кипрскому времени (15:05 мск) в Москву. Об этом информировало кипрское представительство крупнейшего российского авиаперевозчика.

«В самолете, который выполнил рейс SU2072 из Москвы в Ларнаку, было 69 пассажиров, из которых 58 являются гражданами России. На борту обратного рейса SU2073, который вылетел в российскую столицу, находятся 146 пассажиров, из них 134 россиянина», – сообщили корреспонденту ТАСС в кипрском представительстве «Аэрофлота».

Начиная с 22 ноября, «Аэрофлот» будет выполнять такие рейсы на Кипр по воскресеньям и средам. С 4 декабря по пятницам к выполнению грузопассажирских перевозок на Кипр и обратно планирует приступить российский лоукостер «Победа». С 1 октября авиакомпания Cyprus Airways стала по четвергам выполнять еженедельные грузопассажирские рейсы на маршруте из Москвы в Ларнаку, при этом в российскую столицу самолеты этой авиакомпании пока летали без пассажиров.

21 марта Кипр в условиях пандемии закрыл воздушное пространство. С 9 июня страна стала постепенно возобновлять авиасообщение с внешним миром, однако в Россию и из нее до сих пор осуществлялись лишь специальные вывозные рейсы для застрявших за рубежом россиян.

<https://tass.ru/ekonomika/10068911>

ПРАЙМ; 2020.11.22; НА САМОЛЕТАХ МАЛОЙ АВИАЦИИ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ ТРЕВОЖНАЯ КНОПКА «ЭРА-ГЛОНАСС»

Самолеты малой авиации предлагается оснастить кнопками вызова экстренных служб – аналогами аппаратуры «ЭРА-ГЛОНАСС», позволяющей автомобилистам в случае аварии вызвать помощь, рассказал РИА Новости заместитель генерального директора по развитию бизнеса АО «ГЛОНАСС» (оператор системы «ЭРА-ГЛОНАСС») Илья Аксельрод.

«Пилотный проект по авиации закончился в конце октября. Мы на сельскохозяйственной авиации проверили, что спутниковый трекер, работающий по сети подвижной связи и спутниковой связи, может передавать информацию к нам достаточно надежно – и мониторинговую (отслеживание объекта с помощью спутниковых навигационных систем – ред.), и информацию о воздушных инцидентах», – сказал он.

Аппаратура, которую предлагается ставить на самолеты малой авиации, аналогична по принципу работы бортовым устройствам, которые в обязательном порядке устанавливаются на новые автомобили по проекту «ЭРА-ГЛОНАСС». Экстренный вызов может быть активирован как вручную пилотом, так и автоматически при ударе, когда пилот не в состоянии этого сделать. Аппаратура соединена с датчиками перегрузок и ударов. Само устройство выполнено таким образом, что способно пережить падение самолета и передать данные о месте ЧП в колл-центр, рассказал Аксельрод.

По его словам, это предложение нашло поддержку в Минтрансе, Росавиации и других связанных с авиацией ведомствах. «Но решение, что такую систему нужно делать, пока не принято», – сказал он. Аксельрод отметил, что оно может быть принято в следующем году.

РИА НОВОСТИ; 2020.11.22; РОССИЯНАМ ПРЕДЛАГАЮТ БИЛЕТЫ НА РЕЙСЫ В ТАИЛАНД, НО ПОКУПАТЬ ИХ НЕ СТОИТ

В социальных сетях появилась реклама чартерных рейсов в Таиланд, но эксперты не советуют их покупать, сообщает TourDom.ru.

Участник профессионального туристического сообщества Фейсбука Николай Павлов обратил внимание на рекламу в социальных сетях: одна из компаний предлагает билеты на чартеры из Москвы на Пхукет. Самый дешевый в одну сторону обойдется в 12 350 рублей, в обе стороны – в 20 250 рублей. По информации компании, рейсы начнутся с 19 декабря, причем запланированы из 20 городов России. Правда, в рекламном посте не указано, какая авиакомпания будет возить туристов на тайский остров и получила ли она разрешение на прямые чартеры рейсы от **Росавиации**.

«Пикантный момент заключается в том, что чартерных рейсов в декабре и в помине нет», – пишет Николай Павлов. В самой компании ответили, что информация по авиабилетам на Пхукет взята с сайтов крупных туроператоров, на которых представлены вылеты на остров начиная с 19 декабря, а у некоторых еще раньше.

«В настоящее время чартеров нет, – подтвердил источник. – Но, видимо, у поставщиков туруслуг они запланированы с конца декабря». В компании пообещали полный возврат оплаченной суммы согласно договору, если вылеты не состоятся.

На сайтах трех туроператоров удалось найти предложения пакетных туров на Пхукет с вылетами в следующем месяце. Но даже если рейсы разрешат, разместить туристов на острове проблематично, ведь очень многие отели закрыты. Кроме того, сейчас въезд в Таиланд возможен только по специальной визе при условии двухнедельного карантина в Бангкоке, причем гость обязан оплатить его сам.

В туроператорских компаниях официально комментировать тему отказались, однако анонимно ответили, что полетная программа осталась с прошлого года. Рейсы будут сниматься, исходя из актуальной ситуации.

<https://ria.ru/20201121/tailand-1585681916.html>

ТАСС; 2020.11.22; ИСТОЧНИК: ПРЕДСТАВИТЕЛЮ «АЭРОФЛОТА» В ЛОНДОНЕ ФЕДОТКИНУ ПРЕДЪЯВИЛИ ОБВИНЕНИЕ В ГОСИЗМЕНЕ

Следствие предъявило обвинение представителю **авиакомпания «Аэрофлот»** в Лондоне Дмитрию Федоткину в государственной измене. Об этом ТАСС сообщил источник в правоохранительных органах.

«Следователи ФСБ предъявили Федоткину Д. А. обвинение по ст. 275 УК РФ («Госизмена»). Он не признал вину в указанном преступлении», – сказал собеседник агентства.

Федоткина подозревают в передаче секретных сведений об общественно-политической ситуации в РФ разведслужбе Великобритании. При этом он не имел доступа к гостайне по характеру своей деятельности.

Лефортовский суд Москвы 11 ноября арестовал Федоткина, ему избрана мера пресечения в виде заключения под стражу на 1 месяц и 30 суток, то есть до 10 января 2021 года. Иных данных об арестованном в суде не сообщили.

Согласно действующему законодательству, Федоткину грозит от 12 до 20 лет лишения свободы и штраф в размере до 500 тыс. рублей.

<https://tass.ru/proisshestiya/10067229>

ПРАЙМ; 2020.11.20; НАЗВАНА СУММА, КОТОРАЯ ПОМОЖЕТ МИРОВОМУ АВИАРЫНКУ ПЕРЕЖИТЬ КРИЗИС

Авиакомпаниям понадобится дополнительная помощь государств мира в размере 70-80 миллиардов долларов, чтобы справиться с кризисом, вызванным пандемией коронавируса, заявил гендиректор Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Александр де Жуньяк.

Он поблагодарил правительства стран за оказание «значительной и быстрой помощи» авиакомпаниям, но заявил, что индустрии нужна будет дополнительная поддержка.

Росавиация дала прогноз по восстановлению авиаперевозок

«Мы им (правительствам – ред.) говорим, что... в следующие месяцы нужды индустрии должны оцениваться в 70-80 миллиардов дополнительной помощи... В противном случае компании не выдержат», – заявил глава IATA, выступая на Парижском авиационном форуме. Трансляцию вела газета Tribune в Youtube.

Де Жуньяк также вновь заявил, что авиаперевозки могут вернуться к докризисным показателям только в 2024 году, а в следующем году пассажиропоток останется на невысоком уровне.

«Мы считаем, что объем авиаперевозок в конце 2020 года составит 33% от показателей 2019 года, мы надеемся на 50-60% к концу 2021 года», – добавил он.

ПРАЙМ; 2020.11.20; АПЕЛЛЯЦИЯ УТВЕРДИЛА ВЗЫСКАНИЕ С АВИАКОМПАНИИ «СКОЛ» 477 МЛН РУБ В ПОЛЬЗУ ГТЛК

Девятый арбитражный апелляционный суд оставил без изменения решение нижестоящей инстанции, которая по иску Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) взыскала с авиакомпании «СКОЛ» более 477 миллионов рублей.

Как следует из опубликованной резолютивной части постановления суда, апелляционный суд отклонил жалобу перевозчика на принятое в августе решение арбитражного суда Москвы, после чего оно вступило в законную силу.

Изначально ГТЛК в этом иске требовала от ответчика около 555 миллионов рублей, по затем уточнила сумму иска. Суд первой инстанции удовлетворил его в полном объеме, взыскав с перевозчика более 409 миллионов рублей основного долга по 11 договорам лизинга, заключенным в апреле 2019 года, а также неустойку. Предметы лизинга в материалах суда не называются.

На заседании в июле суд отказал ханты-мансийскому Сургутнефтегазбанку во вступлении в дело в качестве третьего лица. Банк аргументировал ходатайство тем, что выступает кредитором авиакомпании и ее обязательства перед ним превышают 659 миллионов рублей. Суд, однако, счел, что судебный акт по этому делу не затронет права и законные интересы банка. ГТЛК одновременно с этим иском подала в мае еще два иска к «СКОЛу» на сумму порядка 1,1 миллиарда рублей каждый. По одному из них суд в ноябре взыскал с авиакомпании 989 миллионов рублей.

ГТЛК в ноябре 2018 года сообщала, что подписала с авиакомпанией соглашение о намерениях в отношении лизинга трех чешских самолетов Л-410, 11 вертолетов Ми-8 и четырех вертолетов «Ансат». Соглашение предусматривало возможность передачи до конца 2019 года воздушной техники в лизинг на 12 лет.

Авиакомпания «СКОЛ» была создана в 2000 году в городе Сургуте (ХМАО). В 2019 году перерегистрировалась в особую экономическую зону в Калининградской области. Сейчас является собственником и эксплуатантом технического парка из 50 воздушных судов, география зарубежных полетов воздушных судов «СКОЛа» включает в себя страны Центральной Азии, Африки, Восточной Индии.

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

[Вернуться в оглавление](#)