



## Ежедневный мониторинг СМИ

24 НОЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ВЕДОМОСТИ; КУЗНЕЦОВ ЕВГЕНИЙ; 2020.11.24; ПРОТИВОРЕЧИВЫЕ ИНСТИТУТЫ РАЗВИТИЯ; ПОЧЕМУ ИИР ТРЕБУЕТСЯ РЕФОРМА .....	4
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ, АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.11.24; НИ КИЛОМЕТРА СВЕРХ: ЛЮБОЕ ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ МОГУТ ЗАПРЕТИТЬ; СОВРЕМЕННЫЕ КАМЕРЫ СПОСОБНЫ ФИКСИРОВАТЬ НАРУШЕНИЕ С МИНИМАЛЬНОЙ ПОГРЕШНОСТЬЮ.....	6
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ, ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.11.24; «ПОМОЩНИК ОСАГО» ЗАРАБОТАЛ ПОВСЕМЕСТНО; МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ СТАЛО ДОСТУПНО ВО ВСЕХ РЕГИОНАХ.....	8
КОММЕРСАНТЬ-FM; 2020.11.23; МАРШРУТУ МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ДОБАВЯТ СКОРОСТИ; МОЖНО ЛИ БУДЕТ ДОЕХАТЬ ОТ ОДНОГО ГОРОДА ДО ДРУГОГО ЗА ДВА ЧАСА.....	9
РБК; ФЕДОРОВА НАДЕЖДА; 2020.11.24; МАЛОЕ ТРАНСПОРТНОЕ КОЛЕСО; ЭКСПЕРТЫ ИНСТИТУТА «УРБАНИКА» ОЖИДАЮТ РОСТА ДОЛИ САМОКАТОВ В ПРОКАТЕ.....	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # СПЕЦВЫПУСК; КВИТКО ЮЛИЯ; 2020.11.24; ТРАССА ВЫРУЛИТ К ЦИФРЕ; БЕСПИЛОТНОМУ ТРАНСПОРТУ НУЖНЫ «УМНЫЕ» ДОРОГИ .....	12
ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КЛЕВОШИН; 2020.11.24; РОССИЯ МОЖЕТ НАЧАТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ МОРСКИХ БЕСПИЛОТНИКОВ; ИСПЫТАНИЯ АВТОНОМНЫХ СУДОВ ПРОЙДУТ ОТ ЧЕРНОГО МОРЯ ДО АРКТИКИ.....	13
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.11.24; ДОМА И ВОЛНЫ ПОМОГАЮТ; НОВАТЭК ВЕРНУЛ ПЕРЕВАЛКУ СПГ В МУРМАНСК.....	15
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.11.24; ПЕРЕХОДЯЩИЙ «ВЫМПЕЛ»; «КАЛАШНИКОВ» МОЖЕТ ОТДАТЬ ВЕРФЬ ОСК .....	16
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АЛЕКСАНДРОВА ЛЮДМИЛА; 2020.11.24; ЗАПЛАТИТЬ ИЛИ УТОНУТЬ; СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ ОБЛОЖАТ ОЧЕРЕДНЫМ ПОБОРОМ.....	17
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.11.24; АВИАКОМПАНИИ НЕ ПРОШЛИ ТЕСТИРОВАНИЕ НА РЕШИТЕЛЬНОСТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА О ТОМ, КАК ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВЫХОДУ ИЗ КОРОНАКРИЗИСА ЗРЕЛИ ДО ВТОРОЙ ВОЛНЫ.....	19
РБК; ТАЛАВРИНОВ МАКСИМ; 2020.11.23; ВЛАСТИ ВДВОЕ УРЕЗАЛИ АВИАКОМПАНИЯМ В РОССИИ КВОТУ НА ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ .....	19
КОММЕРСАНТЬ # ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ; КОРЕНЯКО АРТЕМ; 2020.11.24; «НАМ ПРИШЛОСЬ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЬ СВОЙ АВИАПОРТФЕЛЬ».....	20
КОММЕРСАНТЬ # ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ; ЕКИМОВСКИЙ АЛЕКСЕЙ; 2020.11.24; ОТ ПОДДЕРЖКИ ДО ПОДДЕРЖКИ .....	22
КОММЕРСАНТЬ; ЮРИЙ СЕНАТОРОВ; 2020.11.24; ДЕЛО О ВЗЯТКЕ ПРИЗЕМЛИЛОСЬ В АЭРОПОРТУ; БИЗНЕСМЕНА ОБВИНЯЮТ В ВЫПЛАТАХ ЗА ОТСУТСТВИЕ КОНТРОЛЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ .....	25

ТАСС; 2020.11.23; В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ РАНЬШЕ СРОКА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 60 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС .....	26
ТАСС; 2020.11.23; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ СООБЩИЛА О СУЩЕСТВЕННОМ СНИЖЕНИИ АВАРИЙНОСТИ С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ.....	27
REGNUM; 2020.11.24; БОЛЕЕ 20 ТЫС. КВ. М ДОРОЖНОГО ПОЛОТНА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В КАЛУГЕ.....	27
РИА НОВОСТИ; 2020.11.23; ОМСКИХ ДОРОЖНИКОВ ПОХВАЛИЛИ ЗА ИСПОЛНЕНИЕ НАЦПРОЕКТА БКАД.....	28
ТАСС; 2020.11.23; ПЕРВАЯ МОБИЛЬНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ ПО ОБУЧЕНИЮ ДЕТЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ ПОСТУПИЛА В ПЕНЗУ .....	29
ТАСС; 2020.11.23; РЕМОНТ РАЗРУШЕННОГО НАВОДНЕНИЕМ МОСТА В ЧИТЕ ВКЛЮЧИЛИ В НАЦПРОЕКТ БКАД .....	29
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 24.11.2020 05:05; КПП ВЕРХНИЙ ЛАРС ПЛАНИРУЮТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ.....	30
ТВ ЦЕНТР # ГОРОДСКОЕ СОБРАНИЕ, 23.11.2020 11:12; ВЫЯВЛЕНИЕ НЕЛЕГАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В МОСКВЕ .....	30
5 КАНАЛ # ИЗВЕСТИЯ, 23.11.2020 17:41; ОТКРЫТИЕ СТАНЦИИ «ХОВРИНО»...32	
РИА НОВОСТИ; 2020.11.23; МИД РАССКАЗАЛ О СИТУАЦИИ С ПЕРЕСЕЧЕНИЕМ ГРАНИЦЫ С БЕЛОРУССИЕЙ.....	33
РЖД-ПАРТНЕР; 2020.11.23; НА ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗЫ В КАЛИНИНГРАДСКИЙ РЕГИОН ПРЕДЛАГАЮТ СТАВИТЬ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПЛОМБЫ .....	33
ТАСС; 2020.11.24; ПУНКТЫ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ С КНР В ПОСТРАДАВШЕМ ОТ НЕПОГОДЫ ПРИМОРЬЕ РАБОТАЮТ ШТАТНО.....	34
ПРАЙМ; 2020.11.23; «ВЭБ-ЛИЗИНГ» И ГТЛК БУДУТ ПРЕОБРАЗОВАНЫ В ЕДИНУЮ ЛИЗИНГОВУЮ КОМПАНИЮ – МИШУСТИН .....	35
ПРАЙМ; 2020.11.23; ОБЪЕДИНЕНИЕ ГТЛК И «ВЭБ-ЛИЗИНГА» НЕ ПОВЛИЯЕТ НА РЫНОЧНУЮ КОНКУРЕНЦИЮ – ЭКСПЕРТЫ.....	35
ПРАЙМ; 2020.11.23; ГТЛК ПРИ ОБЪЕДИНЕНИИ С «ВЭБ-ЛИЗИНГОМ» ПОСТАРАЕТСЯ НЕ ПОПАСТЬ ПОД САНКЦИИ .....	35
ТАСС; 2020.11.23; УРОВЕНЬ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУХА ВБЛИЗИ АВТОТРАСС В РОССИИ СНИЗИЛСЯ В 2,3 РАЗА ЗА ВОСЕМЬ ЛЕТ .....	36
ТАСС; 2020.11.23; В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОИЛИ НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ САВАЛУ.....	37
ТАСС; 2020.11.23; НА КАМЧАТКЕ В 2021 ГОДУ ЗАВЕРШАТ ТРИ КРУПНЫХ ОБЪЕКТА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	37
ТАСС; 2020.11.23; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО РЯДОМ С ЧЕТВЕРТЫМ МОСТОМ В НОВОСИБИРСКЕ НУЖНЫ ДВЕ НОВЫХ РАЗВЯЗКИ .....	37
ТАСС; 2020.11.23; ГЛАВА МВД УТВЕРДИЛ ИЗМЕНЕНИЯ В ВОДИТЕЛЬСКИЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ И ПТС.....	39
РИА НОВОСТИ; 2020.11.24; В ГИБДД ПРИДУМАЛИ, КАК СНИЗИТЬ СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ .....	39
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТИХОНОВА ЮЛИЯ; 2020.11.23; ПЕРЕВОЗКУ СЛОЖНЫХ МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК СУБСИДИРУЮТ.....	40
ПРАЙМ; 2020.11.23; РЖД ПЕРЕВОЗЯТ В ПРИМОРЬЕ ПРОДТОВАРЫ, БЕНЗИН И ДИЗТОПЛИВО, ОГРАНИЧИВ ДРУГИЕ ГРУЗЫ ИЗ-ЗА ЧС .....	40
ТАСС; 2020.11.24; РОССИЯ МОЖЕТ ПРЕДЛОЖИТЬ БЕЛОРУССИИ ПОСТРОИТЬ СОБСТВЕННЫЙ ТЕРМИНАЛ ПОД УДОБРЕНИЯ В ПОРТУ РФ .....	41
ТАСС; 2020.11.23; МИНТРАНС РАССЧИТЫВАЕТ ПОДГОТОВИТЬ «ВОДНЫЙ» НАЦПРОЕКТ К АПРЕЛЮ 2021 ГОДА .....	41

---

ТАСС; 2020.11.23; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ СБОР В ПОРТАХ СОСТАВИТ 5-6 МЛРД РУБЛЕЙ В ГОД НА ВСЮ РОССИЮ .....	42
ПРАЙМ; 2020.11.23; МИНТРАНС РФ ГОТОВ ПРЕДОСТАВИТЬ СКИДКИ ПРОМЫШЛЕННИКАМ ПОСЛЕ ВВЕДЕНИЯ ИНВЕСТСБОРА В ПОРТАХ .....	43
ПРАЙМ; 2020.11.23; СУБСИДИРОВАНИЕ НЕОБХОДИМО ПАССАЖИРСКИМ ПОРТАМ РФ И СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ – МИНТРАНС .....	43
REGNUM; 2020.11.24; В ГОСДУМЕ ОЖИДАЮТ ПРОБЛЕМЫ ИЗ-ЗА ВВЕДЕНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД ПО РЕКАМ .....	44
ТАСС; 2020.11.23; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА КРУПНЕЙШЕГО АЭРОПОРТА ЯНАО ЗАВЕРШИТСЯ В КОНЦЕ 2022 ГОДА.....	44
ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2020.11.23; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВДВОЕ СОКРАТИЛО КВОТУ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ.....	45
РИА НОВОСТИ; 2020.11.23; «АЭРОФЛОТ» ЗАПУСКАЕТ РЕЙСЫ МЕЖДУ БАКУ И МОСКВОЙ.....	45
ПРАЙМ; 2020.11.23; БЕЛОРУССКАЯ «БЕЛАВИА» СКОРРЕКТИРОВАЛА СРОКИ ПРИОСТАНОВКИ БОЛЬШИНСТВА РЕЙСОВ В РФ.....	46
ТАСС; 2020.11.23; ВЛАСТИ ВЕНЕСУЭЛЫ СООБЩИЛИ ОБ ОТКРЫТИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ С 23 НОЯБРЯ.....	46
ИЗВЕСТИЯ; 2020.11.23; МОСКВА И КАРАКАС ВОЗОБНОВЯТ АВИАСООБЩЕНИЕ .....	46
ТАСС; 2020.11.23; АВИАКОМПАНИЯ NORDWIND ОТМЕНИЛА РЕЙСЫ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В НИЖНИЙ НОВГОРОД И ЧЕЛЯБИНСК .....	47
РИА НОВОСТИ; 2020.11.23; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, КАК ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА БИЛЕТЫ У ИНОСТРАННОЙ КОМПАНИИ .....	48

## ПУБЛИКАЦИИ

### ВЕДОМОСТИ; КУЗНЕЦОВ ЕВГЕНИЙ; 2020.11.24; ПРОТИВОРЕЧИВЫЕ ИНСТИТУТЫ РАЗВИТИЯ; ПОЧЕМУ ИИР ТРЕБУЕТСЯ РЕФОРМА

Анонсированная премьер-министром Михаилом Мишустиным реформа российских институтов развития дает повод подвести определенную черту под их деятельностью и еще раз обозначить остающиеся проблемы

Странные для русского экономического слуха компании под названием «институты развития» стали появляться в России около 15 лет назад. Тогда в президентском послании прозвучали слова «технологические инновации» и возникли первые компании, задачами которых было провозглашено «преодоление провалов рынка» и создание специальных инструментов развития новых и перспективных индустрий. И хотя некоторые структуры, впоследствии отнесенные к институтам развития, были созданы ранее, именно в тот период сложилось понимание, что существующих инструментов и институтов государства недостаточно для ускоренного технологического развития.

Одной из первых была задумана Российская венчурная компания (РВК), создание которой курировал Герман Греф в статусе министра экономического развития (в то время суперминистерства, влиявшего на всю экономическую политику правительства). Ходили разговоры, что он сам был готов ее возглавить, но случилось более перспективное назначение – Сбербанк. Примером для РВК был суперуспешный израильский проект Yozma, который сумел буквально за одно десятилетие в 90-х взорвать венчурную индустрию Израиля, привлечь в нее значительные объемы глобального рискованного капитала и вырастить совокупно несколько тысяч технологических компаний. Кстати говоря, Игал Эрлих, руководитель Yozma, вошел в совет директоров РВК.

Годом позже было создано «Роснано», еще через несколько лет – «Сколково». Множество менее известных институтов инновационного развития (ИИР) появилось в то же время в контуре деятельности различных министерств и регионов, и скоро начала возникать реальная путаница в инструментах поддержки. В 2010 г. были подписаны соглашения между ведущими ИИР об организации инновационного лифта – несколько бюрократическая идея о «последовательном финансировании» инновационных компаний разными ИИР по мере их роста. Идея была холодно встречена рынком, поскольку без соприкосновения с реальным инвестрынком в таком лифте оставались бы только самые слабые компании, но оказалась весьма живучей – до сих пор чиновникам нравится идея последовательного вливания денег в растущие компании.

Как реформируют институты развития

«По поручению президента правительство проведет оптимизацию институтов развития, чтобы они в полной мере могли работать на достижение национальных целей развития, которые определены указом президента», – сообщил премьер-министр Михаил Мишустин в ходе совещания с вице-преьерами 23 ноября. По его словам, в новой структуре сохранятся стратегически важные организации: «Росатом», «Роскосмос», «Ростех», «Росавтодор», «Росагролизинг», Россельхозбанк, Агентство по страхованию вкладов, «Российский экологический оператор», Дом.РФ, Корпорация развития Дальнего Востока и Корпорация развития Северного Кавказа. При этом акционерное общество «Курорты Северного Кавказа» станет Корпорацией по туризму.

В то же время функции восьми институтов развития предполагается перераспределить между ВЭБ.РФ и федеральными органами исполнительной власти, а сами эти институты будут ликвидировать. «ВЭБ-лизинг» и ГТЛК будут преобразованы в единую лизинговую компанию, Корпорация МСП, РЭЦ, ЭКСАР и «Роснано» – переданы под управление

ВЭБ.РФ, «МСП банк» и банк Дом.РФ объединены, а Российская венчурная компания будет передана в управление Российского фонда прямых инвестиций.

Был ли удачным тот запуск группы основных ИИР? Понять это много раз пытались в различных и правительственных, и общественных структурах. Проводилось много исследований и оценок, и выводы их были противоречивыми. К примеру, в 2007-2012 гг. российский венчурный рынок рос самыми быстрыми темпами в мире – по оценкам РАВИ, он вырос почти в 10 раз со \$108 млн до \$1,2 млрд, выйдя на 4-е место в Европе. Такими темпами в дальнейшем рос только Китай, который, однако, потратил на несколько порядков больше государственных денег на запуск рынка, в последние годы став реальным конкурентом США. Однако уже в 2014 г. российский венчурный рынок упал вчетверо и с тех пор тех значительных темпов роста уже не демонстрирует. Но вина ли в том институтов развития?

С первых лет деятельности ИИР эксперты поднимали вопрос о том, что институциональные провалы российского рынка не залить деньгами. За последние годы сильно сократился приток в Россию международных институциональных и частных инновационных денег – они нашли себе другие рынки для роста, в которых ниже страновые и экономические риски. Часть проблем с законодательством удалось решить (например, была создана современная форма для деятельности венчурных фондов – договор инвестиционного товарищества), однако проблем осталось еще немало. Регуляторный оазис в «Сколково» помог многим резидентам, но не решил всех их проблем.

В 2014 г. правительство предприняло очередную попытку разобраться в ситуации и определить план действий. Была сформирована рабочая группа институтов развития, разработавшая список ключевых проектов, которые должны были улучшить ситуацию. Я, например, курировал два проекта – создание системы корпоративных венчурных фондов и подготовку национального доклада об инновациях. Во время работы над национальным докладом были проанализированы государственные системы управления инновациями и развитием в большинстве стран, которые сумели такие системы создать. Итогом стал вывод о разобщенности и распределенности функций даже не столько между институтами развития, сколько между курирующими их федеральными органами исполнительной власти. Проблема состояла даже не столько в том, что у ИИР часто были пересекающиеся и дублирующие функции, сколько в отсутствии стройной системы целеполагания, которая была бы напрямую проведена от основных целей и задач развития государства в инновационной сфере до конкретных механизмов их реализации. Различные министерства по-разному видели свои приоритеты, формировали разные метрики и инициативы, и все это становилось источником противоречивых сигналов для ИИР.

К примеру, в первое время ИИР действовали в логике, что если в системе инструментов государственной поддержки отсутствует тот или иной механизм, то они должны сами его создать. Скажем, 10 лет назад почти полностью отсутствовала популяризация инновационной и технологической деятельности. Этим занялись РВК, «Роснано» (впоследствии создавшее фонд инфраструктурных и образовательных программ) и «Сколково». Так же, к слову, воспроизводился один из самых полезных элементов американской программы поддержки малого инновационного бизнеса – Service Corps of Retired Executives (SCORE), только в России это был не клуб бизнес-пенсионеров, дающих советы стартапам (маловато у нас бизнес-пенсионеров), а сети менторов, бизнес-ангелов и экспертов по инновациям, которые сформировались вокруг всех ИИР и активно консультировали стартапы. Ну или одна из острейших до сих пор тем – обучение технологическому предпринимательству в университетах, формирование там систем трансфера технологий и других инструментов, способствующих более легкому пути из науки в бизнес. Всем этим тоже занимались ИИР.

Сейчас многие такие инструменты уже прямо подписаны в национальные проекты или стали элементами других систем поддержки и развития. Значительный вклад в то, чтобы более современные программы стали частью деятельности федеральных органов исполнительной власти, внесло Агентство стратегических инициатив, которое оновило многие отраслевые программы.

Наверное, тут можно было бы сделать успокоительный вывод – мол, мавры сделали свое дело и теперь уже не нужно подставлять плечо и прикрывать провалы (не только рынка, но и госмашины). Но все же этот вывод будет несколько преждевременным.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/11/23/847993-protivorechivie-instituti>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ БАГДАСАРОВ, АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.11.24; НИ КИЛОМЕТРА СВЕРХ: ЛЮБОЕ ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ МОГУТ ЗАПРЕТИТЬ; СОВРЕМЕННЫЕ КАМЕРЫ СПОСОБНЫ ФИКСИРОВАТЬ НАРУШЕНИЕ С МИНИМАЛЬНОЙ ПОГРЕШНОСТЬЮ**

В Госдуме предложили штрафовать автомобилистов уже за превышение разрешенной скорости уже на 1 км/ч. Автора идеи раскритиковали, но разговоры о необходимости снизить нештрафуемый порог ходят давно. Смогут ли камеры определять скорость с точностью до километра и как это повлияет на аварийность, выясняли «Известия».

Любой человек, который нарушает скорость движения на 1 км/ч, уже является нарушителем ПДД, считает **член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Васильев**. Он выступил с предложением максимально сократить нештрафуемый порог и заставить водителей строго соблюдать скоростные ограничения. По мнению депутата, штраф нужно выписывать уже за превышение на один километр.

Стали известны некоторые подробности запуска автоматической проверки полисов ОСАГО с помощью комплексов фото– и видеофиксации.

Ошибки, человеческий фактор, коррупция

«Надо называть злостными нарушителями не тех, кто забыл или не заплатил большой штраф, а того, кто каждый день позволяет себе нарушать скоростной режим. Нужно еще раз до людей донести, что нарушать правила дорожного движения нельзя. Это приводит к смерти», – заявил Александр Васильев.

В Госдуме идею Васильева посчитали поспешной. В «Единой России» подчеркнули, что это личная инициатива депутата, и она не обсуждалась ни в партии, ни во фракции. Поэтому инициативу Васильева однопартийцы не поддержат.

«Прежде чем выходить с такой инициативой, правильно было бы ее проработать всесторонне, запросить мнение автоэкспертов, выяснить позицию автомобилистов и лишь потом уже озвучивать», – заявил председатель Госдумы Вячеслав Володин. Он отметил, что существует множество ошибок при определении скорости, человеческий фактор, а также возможная коррупция.

Миллионы штрафов

Водители чаще всего нарушают именно скоростной режим, даже несмотря на существование нештрафуемого порога. Напомним, что сейчас правила позволяют безнаказанно превышать скорость на 20 км/ч.

Согласно статистике ГИБДД, самым популярным нарушением стало превышение скорости. За девять месяцев лихачам было выписано почти 79 млн постановлений. Всего за срок с января по сентябрь 2020 года общий объем штрафов составил 83 млрд рублей.

Руководитель столичного департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов **в рамках форума «Транспортная неделя – 2020»** отметил, что около 60% ДТП со смертельным исходом в столице связаны с существенным превышением скорости.

По словам экспертов, нештрафуемый порог в 20 км/ч беспрецедентен в мировой практике, и его нужно снижать.

«В России разрешенная скорость в пределах населенного пункта – 60 км/ч. В сумме с нештрафуемым порогом, который водители автоматически прибавляют к разрешенной скорости, получаются все 80 км/ч. Это в два раза больше, чем скоростной режим в передовых европейских городах и совершенно противоречит общемировой тенденции по снижению разрешенных скоростей в городах до 30 км/ч», – отметили в пресс-службе ассоциации производителей и операторов систем распознавания и фотовидеофиксации «ОКО».

В этом году власти Нидерландов и Испании объявили о снижении разрешенной скорости передвижения по населенным пунктам до 30 км/ч, а мэр Парижа обозначил, что ограничение в 30 км/ч будет действовать на всей территории города с нового 2021 года. Нештрафуемый порог в большинстве европейских стран находится в пределах 3–5 км/ч.

«В Швеции сейчас при превышении скорости на 1 км/ч в населенном пункте штраф гарантирован. При этом Швеция из всех европейских стран наиболее близка к нулевым показателям смертности на дороге. Но они к этому, конечно, долго шли». – поделился с «Известиями» **главный редактор радио «Автодор» Игорь Моржаретто.**

В других городах Европы нештрафуемый порог варьируется от 3 до 5 км/ч. На междугородних трассах он может быть чуть больше. Отметим также, в ближайших к нам странах – Казахстане, Латвии, Литве, Хорватии и Белоруссии – можно превышать на 10 км/ч.

«Чем на более ранней стадии организации дорожного движения находится страна, тем больше этот порог. А если мы хотим сокращать смертность на дорогах, нужно, чтобы скорость соответствовала дорожным условиям. И сделать нештрафуемый порог минимальным – отличная идея, но в будущем», – подытожил Моржаретто.

В ассоциации «ОКО» рассказали, что порог +20 км/ч ввели семь лет назад, когда автоматический контроль скорости только начинали внедрять повсеместно. Были опасения, что погрешность окажется слишком большой, но, как показала практика, напрасно.

«Современные комплексы фото– видеофиксации, работающие на российских дорогах, способны измерять скорость с точностью до одного километра», – отметили в пресс-службе ассоциации «ОКО». При этом допустимая погрешность измерения скорости средствами фотовидеофиксации, определенная в соответствующем ГОСТ Р 57144-2016, равна +2 км/ч (+3 км/ч для отдельных типов). Поэтому снижение нештрафуемого порога до 1 км/ч будет противоречить существующим нормам.

**Координатор движения «Синие Ведерки» Петр Шкуматов** считает, что минимально оправданной цифрой будет +10 км/ч.

«Техническая погрешность измерительного прибора подчиняется правилу «трех сигм». У нас самые худшие камеры имеют погрешность 3 км/ч. Соответственно, их техническая погрешность должна быть  $3*3+1$ . Итого – 10 км/ч. Если человек будет ехать со скоростью 60 км/ч, то камера может приписать ему любую скорость от 60 до 70 км/ч», – пояснил Шкуматов.

Ранее правительство выступило с идеей снизить нештрафуемый порог превышения разрешенной скорости с 20 км/ч до 10 км/ч. Однако депутаты данную инициативу не поддержали, как и МВД.

«Мы категорические противники такого нововведения – сокращения нештрафуемого порога с 20 до 10 км/ч. Могу успокоить, что позиция МВД учтена в новой редакции КоАП, и даже величина штрафа не меняется. Если дорога обеспечена разделительными барьерами, освещена, ровное покрытие – это в большей степени сказывается на безопасности дорожного движения, чем вот это манипулирование – 10 км больше, 10 км меньше», – рассказал глава МВД Владимир Колокольцев в эфире ТК «Россия 1».

Бороться с аварийностью на дорогах нужно комплексными мерами, полагает **председатель Санкт-Петербургского городского и Ленинградского областного отделения Всероссийского общества автомобилистов Валерий Солдунов**. В частности, он считает, что необходимо ужесточить контроль за техническим состоянием автомобилей.

«Скорость автомобиля влияет на последствия аварии, а не на аварийный процесс. Действительно, при повышении скорости выше допустимого значения последствия аварии больше. Есть разница, собьет человека машина на скорости 40 км/ч либо 60 км/ч», – отметил Солдунов.

<https://iz.ru/1091061/evgenii-bagdasarov-anastasiia-pisareva/ni-kilometra-sverkh-liuboe-prevyshenie-skorosti-mogut-zapretit>

### **КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ, ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.11.24; «ПОМОЩНИК ОСАГО» ЗАРАБОТАЛ ПОВСЕМЕСТНО; МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ СТАЛО ДОСТУПНО ВО ВСЕХ РЕГИОНАХ**

Отныне в любой точке страны можно оформить мелкую аварию европротоколом за 15 минут с помощью мобильного приложения «Помощник ОСАГО». Об этом сообщили в Минцифре и Российском союзе автостраховщиков. Функционал программы пока ограничен, например, схему ДТП придется по-прежнему рисовать на бумаге. В доработку софта, который в течение года функционировал в пилотном режиме на территории Москвы, Подмосковья, Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Татарстана, по данным “Ъ”, было вложено около 100 млн руб.

Мобильное приложение «Помощник ОСАГО» для оформления мелких аварии с 23 ноября работает во всех регионах. Программа, разработанная Банком России, Российским союзом автостраховщиков (РСА) и Минцифрой, ранее функционировала в течение года в пилотном режиме на территории Москвы, Подмосковья, Санкт-Петербурга, Ленинградской области и в Татарстане.

Приложение, доступное пользователям портала госуслуг (их более 100 млн человек), позволяет оформить ДТП без пострадавших с участием двух машин, не вызывая инспектора.

Программа должна быть установлена на смартфоне одного из участников аварии: он вводит данные водителей в извещение.

Часть сведений (водительские права, номер полиса ОСАГО и т. д.) поступят из информационной системы РСА и портала госуслуг.

Схему ДТП надо нарисовать на бумаге и фотографировать.

Требуется также сфотографировать повреждения машин.

После заполнения всех данных система сформирует черновик извещения о ДТП, который должен подтвердить второй водитель.

Камерой своего телефона он считывает QR-код с экрана смартфона первого водителя (того, кто составлял извещение) и переходит по ссылке.

После подтверждения корректности данных участники ДТП могут разъезжаться.

Одновременно с расширением зоны действия приложение получило и новый функционал. Электронное извещение можно теперь оформить, если водители не договорились об обстоятельствах аварии.

В этом случае машины обязательно надо сфотографировать, максимальный лимит возмещаемого ущерба ограничен 100 тыс. руб. (без фотографий в выплате откажут).

Как рассказали “Ъ” в РСА, за прошедший год приложение «Помощник ОСАГО» скачали 180 тыс. раз на Android-устройства и 149 тыс. раз на Ios-устройства, при этом за год в пяти регионах было оформлено всего 637 электронных извещений о ДТП. В РСА считают, что это «нормальный» показатель для пилотного проекта. Для сравнения: в 2020 году только в



Москве произошло более 6,4 тыс. аварий с пострадавшими, мелких, как правило, на порядок больше.

Знакомый с ситуацией источник говорит, что изначально «Помощник ОСАГО» разрабатывался ЦБ по собственной инициативе, затем Банк России отдал софт на доработку в РСА, союз вложил в него около 100 млн руб.

В 2021 году планируется расширить функционал программы – запустить программный конструктор аварии (можно будет не рисовать схему на бумаге) и функцию оформления с двух смартфонов.

Впоследствии можно будет также подать электронное заявление на выплату, для этого нужны поправки к законам об ОСАГО, организации страхового дела и т. д: законопроект уже внесен в Госдуму. Одновременно существует приложение «ДТП. Европротокол», созданное РСА только для удобной передачи фотографии страховщикам (извещение заполняется на бумаге). Этой программой воспользовались с начала года более 15 тыс. раз. «ДТП. Европротокол» РСА собирается также поддерживать.

Автовладельцы привыкли взаимодействовать со своей страховой компанией и пользоваться ее приложением, говорит координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов, этим и объясняется невысокая популярность «Помощника ОСАГО». «Всем будет удобнее, если РСА создаст модуль для встраивания в существующие приложения страховщиков, на основе которых они будут уже делать собственные удобные сервисы для оформления аварий в корпоративном дизайне, – говорит он. – «Помощник ОСАГО» в качестве отдельной программы должен оставаться для подстраховки, если собственного приложения у компании нет». РСА, по данным «Ъ», такой модуль планирует разработать в 2021 году. Одной из первых программ, куда он будет встроен, станет приложение «Госуслуги.Авто», анонсированное вчера Минцифрой.

<https://www.kommersant.ru/doc/4584136>

### **КОММЕРСАНТЬ-FM; 2020.11.23; МАРШРУТУ МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ДОБАВЯТ СКОРОСТИ; МОЖНО ЛИ БУДЕТ ДОЕХАТЬ ОТ ОДНОГО ГОРОДА ДО ДРУГОГО ЗА ДВА ЧАСА**

Из Москвы до Санкт-Петербурга на поезде можно будет доехать всего за пару часов. Об этом заявил глава РЖД Олег Белозеров на открытии железнодорожной станции «Ховрино» на севере столицы. По планам компании и городских властей она войдет в состав третьего Московского центрального диаметра и станет крупным транспортным хабом.

А ко всему прочему станция окажется частью будущей высокоскоростной магистрали между Санкт-Петербургом и Москвой, подчеркнул Олег Белозеров: «Открывается новая интермодальная станция, которая выполняет все функции – связь и между районами города, и между различными видами транспорта.

В недалекой перспективе здесь появится еще один вид транспорта – это высокоскоростное движение между Москвой и Санкт-Петербургом.

В определенной части это диаметр: время движения по новому МЦД-3 больше часа, порядка двух часов – поездка из Москвы в Санкт-Петербург. Вот такое новое «метро» появится в Москве».

О возможности проехать по маршруту Москва – Санкт-Петербург за два часа весной прошлого года заявили в дочерней компании РЖД «Скоростные магистрали». Тогда же Владимир Путин одобрил проект высокоскоростной железной дороги между двумя городами. Затраты на это оценили в 1,5 трлн руб. Технически доехать из Москвы до Санкт-Петербурга за два часа будет вполне реально, но все упирается именно в финансы, говорит директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин:

«Как это строить, более-менее понятно. Конечно, это международная кооперация, но в этом нет ничего дурного, она здесь неизбежна. Степень реализации, разумеется, будет зависеть от бюджетных возможностей ближайших лет.

Это очень дорого, потому что движение с такими скоростями технически невозможно осуществить по действующим путевым конструкциям.

Мы гоняем «Сапсаны» фактически по той же железной дороге, по которой идут электрички, грузовые поезда и так далее. Для высокоскоростного движения это невозможно чисто технически, нужна путевая конструкция, созданная специально под скоростное движение. Если предоставят бюджетное ассигнование, при нашем опыте транспортного строительства мы вполне прилично построим, вопрос заключается только в деньгах».

Летом этого года в Минтрансе сообщили, что высокоскоростную железнодорожную магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом начнут строить в 2022-м, а в декабре 2026-го по ней планируется пустить первые поезда. Теоретически уложиться в этот срок реально, но поезда не смогут попадать из города в город за пару часов, считает заведующий лабораторией Института народнохозяйственного прогнозирования РАН Кирилл Янков: «В московской пригородной зоне вплоть до Зеленограда существующая железная дорога плотно застроена с обеих сторон.

Новой трассы не будет, потому что ее появление будет означать снос огромного количества недвижимости, выкуп земельных участков и так далее. Проложить еще два пути вдоль существующей трассы, допустим, от Москвы до Зеленограда, теоретически можно, сносить при этом мало что придется. Но смогут ли поезда ходить со скоростью 350 км/ч, если рядом пригородные платформы, электрички, которые идут всего 100-120 км/ч? Наверное, нет. Из этого следует, что, видимо, в пригородных зонах Москвы и Санкт-Петербурга скорости 350 км/ч не будет, может быть, она составит 200 км/ч, но время в пути будет немножко больше двух часов, думаю, 2 часа 20 мин – это то время, о котором можно реально говорить».

В январе этого года СМИ сообщали об интересе к проекту российской высокоскоростной железной дороги со стороны властей Финляндии. Тогда обсуждалась возможность продлить участок Москва – Санкт-Петербург до Хельсинки. Однако в августе замминистра транспорта Владимир Токарев заявил, что пока в приоритете только магистраль между российскими городами, и как только по ней примут окончательные решения, можно будет детальнее рассмотреть перспективы продления до финской столицы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4584179>

### **РБК; ФЕДОРОВА НАДЕЖДА; 2020.11.24; МАЛОЕ ТРАНСПОРТНОЕ КОЛЕСО; ЭКСПЕРТЫ ИНСТИТУТА «УРБАНИКА» ОЖИДАЮТ РОСТА ДОЛИ САМОКАТОВ В ПРОКАТЕ**

В России уже сейчас в аренду предлагается больше электросамокатов, чем велосипедов, утверждает Институт территориального планирования «Урбаника». По его прогнозу, в следующем году разрыв резко увеличится.

Количество самокатов в российских сервисах проката превысило число велосипедов, следует из исследования института территориального планирования «Урбаника», посвященного индустрии вело– и самокат-шеринга. Всего сейчас по всей стране доступны для аренды более 12,8 тыс. самокатов, из которых 11,2 тыс. – с электромотором, и 7,1 тыс. велосипедов, из них с электромотором всего 209, свидетельствуют результаты исследования, с которым ознакомился РБК.

Ожидаемо услуги проката больше всего развиты в Москве – на нее приходится, по подсчетам «Урбаники», 52% транспортных средств, которые можно взять в аренду. При

этом в столице все еще доминируют велосипеды: почти 5,3 тыс. обычных и всего 209 с электромотором. Число доступных для проката электросамокатов превышает 3,8 тыс., обычных – 1,1 тыс.

В Петербурге, наоборот, более развиты сервисы по аренде электросамокатов. Для проката доступны более 4,6 тыс. таких транспортных единиц плюс 84 обычных самоката против 500 велосипедов. Доминируют в прокате самокаты также, к примеру, в Екатеринбурге и Уфе. В отдельных мегаполисах вообще нет сервисов велошеринга: в частности, в Казани можно воспользоваться лишь 1,1 тыс. электросамокатов и 95 обычными. Противоположный пример – Нижний Новгород: там в прокате есть 450 велосипедов и вообще нет самокатов.

Только в Москве и Санкт– Петербурге предоставлено достаточное количество транспортных средств, а зона их использования постоянно расширяется и достигла уже отдаленных районов города, констатирует «Урбаника». В других городах России предложение ограничено, как правило, только центром города, что, как отмечают авторы исследования, «не способствует интеграции систем шеринга в городскую транспортную систему и поддерживает вокруг них образ транспорта выходного дня, то есть поездок в рекреационных целях».

У сервисов по аренде самокатов шире экспансия, чем у велосипедных операторов, обращает внимание «Урбаника». Компания Urent представлена в 18 городах, ToGo sharing – в 15, Whoosh – в 12; классические самокаты от компании Samocat есть в десяти городах. Среди операторов велошеринга наибольший географический охват у сервиса Lucky Bike, который доступен сейчас в десяти городах. Сервисы «Велобайк» и Smark Bike работают в трех городах каждый.

В 2021 году доля электросамокатов может вырасти с нынешних 56 до 70%, полагает **управляющий партнер «Урбаники» Федор Коньков**. При этом он не исключает, что прокат обычных самокатов в ближайшее время может полностью исчезнуть.

Прокат самокатов будет развиваться активнее велошеринга, согласен сооснователь сервиса по аренде электросамокатов Urent Андрей Азаров. По его оценке, эти средства займут 80% рынка. Аренду самокатов развивать проще, и на короткие поездки этот вид транспорта пользуется большей популярностью, объясняет **совладелец сервиса Lucky Bike Илья Тимаховский**.

Вело– и самокат-шеринги смогут стать полноценной частью транспортной системы только при установке «сбалансированной цены», предупреждает «Урбаника». Адекватной ценой по итогам опроса в исследовании названы 2 руб. за одну минуту поездки, текущая же – не ниже 3,5 руб.

Но в этом сезоне, по оценке Тимаховского, операторы самокат-шеринга в России предлагали тарифы и по 7-9 руб. за минуту. «Это возможно, поскольку спрос опережает предложение, но с развитием рынка цена будет падать, как это было с такси, – уверен Тимаховский. – Не факт, что до 2 руб., но 3-4 руб. – это адекватная цена поездки на самокате, а 1,5-2 руб. – на велосипеде». По словам Азарова, цена ниже 3,5 руб. за минуту убыточна. **Пресс– секретарь Whoosh Юлия Камойлик** называет для сервиса убыточной цену 2 руб. за минуту. Снижение цены возможно за счет закупки более дешевых моделей электросамокатов, но это несет риск частых поломок, отмечает представитель Whoosh.

Кроме текущих цен тормозом развития рынка в «Урбанике» называют слаборазвитую велоинфраструктуру, которая при росте количества поездок приведет к росту количества ДТП и несчастных случаев. **Минтранс** уже разработал поправки в Правила дорожного движения о средствах индивидуальной мобильности, которые устанавливают место самокатов в транспортной системе.

Точками роста рынка в «Урбанике» считают сотрудничество с курьерскими сервисами, развитие агрегаторов и интеграцию с общественным транспортом, сервисами каршеринга и агрегаторами такси. В Москве уже началась разработки такого единого приложения, а

ранее агрегатор такси «Ситимобил» интегрировал в свое приложение возможность проката Urent.

Развитие в мире

Объем так называемого рынка микромобильности к 2030 году вырастет до \$200-300 млрд в США, \$100-150 млрд в Европе и \$30-50 млрд в Китае, прогнозируют аналитики McKinsey. По их данным, в США во время пандемии средняя продолжительность поездок с использованием самокат-шеринга выросла на 26%, а риск заражения стал главным фактором при выборе типа транспорта.

Помимо электро- и обычных самокатов к средствам индивидуальной мобильности относят также гироскутеры, сигвеи, моноколеса и т.п. Но их прокат в России пока не представлен.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # СПЕЦВЫПУСК; КВИТКО ЮЛИЯ; 2020.11.24; ТРАССА ВЫРУЛИТ К ЦИФРЕ; БЕСПИЛОТНОМУ ТРАНСПОРТУ НУЖНЫ «УМНЫЕ» ДОРОГИ**

Технологические компетенции, необходимые для развития беспилотного транспорта, уже полностью сформированы. Основная гонка на маршрутах беспилотной трансформации сегодня ведется на уровне разрешительной регуляторики. В России необходимо упростить процедуры допуска беспилотных авто на дороги общего пользования, а для летающих беспилотников – порядок получения данных при картографической съемке.

Совершенствование законодательной базы для автономного транспорта, как полагают эксперты, станет одной из главных тем мировой повестки в постковидную эпоху. На днях европейский регулятор автомобильного транспорта выдал разрешение на перемещение по дорогам летающему автомобилю PAL-V Liberty, созданному в Нидерландах. Беспилотные летающие такси к 2022 году планируют запустить в Барселоне. Первые испытания на территории китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень» успешно прошел беспилотный электроавтобус.

Российские компании не отстают от общего тренда. Системы автопилотирования давно используются на воздушном транспорте и железной дороге (на маршруте поезда «Сапсан» Москва – Санкт-Петербург). Однако внедрить их на автотранспорте оказалось сложнее не только из-за неготовности соответствующей инфраструктуры и нормативно-правовой документации, но и из-за непростой системы согласования нарушений ПДД, страховых выплат и других факторов. Но работа по преодолению этих барьеров идет, а некоторые ее результаты уже сегодня можно наблюдать в работе коммерческого транспорта, в сфере логистики, сельского хозяйства. Так, специалисты «КАМАЗа» разработали автономный аккумуляторный электромобиль «Челнок» с бортовой платформой КАМАЗ-3373. Это шестой по счету беспилотный автомобиль компании и первый – бескабинный. На полях ведущих агрокомплексов страны зерноуборочные комбайны, тракторы, опрыскиватели постепенно оснащаются отечественными системами роботизированных технологий уборки урожая на базе искусственного интеллекта. Воронежский стартап Scienex успешно протестировал систему управления летающего автомобиля, который получит название Flyter. Уже к лету 2021 года планируется создать полноценный прототип.

Однако для повсеместного выхода «умных» авто на дороги страны эти дороги тоже необходимо интеллектуализировать.

«Умная дорога» – технология, при которой автомобиль эффективно взаимодействует с дорожной инфраструктурой, другими машинами, пешеходами, а также современными сетями и типами связи. Основной задачей для отечественных разработчиков становится создание единого стандарта цифровой модели дорог. Как пояснил ранее **заместитель генерального директора ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» Виктор Парахин, Минтранс России** в кооперации с минцифры уже работают над внедрением пилотных проектов оснащения российских дорог широкополосными беспроводными сетями связи. «В

прошлом году завершено проектирование такой сети вдоль трассы А-181 «Скандинавия» от Финляндии до Санкт-Петербурга, в этом году приступили к проектированию сети мобильного широкополосного доступа вдоль трассы М-11. Это большой проект, который позволит создать предпосылки для внедрения беспилотного цифрового коридора Москва – Санкт-Петербург. Здесь важно, чтобы система выстраивалась на российских стандартах и оборудовании», – подчеркнул он.

Планы по созданию таких сетей у профильных ведомств достаточно амбициозные, а нынешние проектные разработки ведутся с учетом того, чтобы создать основу для беспилотного движения на всей протяженности международного транспортного коридора Европа – Западный Китай. Намеченное на вторую половину 2021 года начало строительства платной трассы Казань – Москва предполагает включение в этот проект элементов системы «Умная дорога» и в будущем может стать первым участком движения беспилотников. Наряду с этим **Минтранс России** анонсировал создание единой национальной картографической платформы, которая упростит сверхточную навигацию, в том числе и для беспилотных транспортных средств.

Полномасштабный запуск в РФ беспилотного транспорта тормозит ряд барьеров, в первую очередь регуляторных. Например, для внедрения аэротакси в РФ необходимо изменить текущее законодательство, поскольку сегодня оно предусматривает получение особого разрешения для запуска дрона весом свыше 30 килограмм. Правительство уже утвердило концепцию обеспечения безопасности при использовании беспилотных автомобилей, а **минтранс** предложил комплекс мер для тестирования и поэтапного ввода в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированного транспорта без присутствия инженера-испытателя на борту. В декабре ряд российских разработчиков могут начать первые такие испытания в потоке движения на трассах Подмосковья. Как сообщили в ведомстве, уже пройден первый этап технологической зрелости и готовности высокоавтоматизированного транспорта к эксплуатации. Сейчас начинается второй – практического внедрения и массового использования этих технологий. При этом одной из главных задач становится создание необходимой и достаточной нормативно-правовой базы. Она должна учитывать решение принципиально важных вопросов, таких как классификация, учет и порядок расследования правонарушений с участием беспилотников, а также права и обязанности участников дорожного движения. Кроме того, предусмотрена разработка и создание цифровых и интеллектуальных систем учета и организации движения высокоавтоматизированного транспорта, создание специальных тестовых зон для проведения отдельных процедур его опытной эксплуатации. «Наличие благоприятной правовой среды во многом определит, где беспилотный транспорт быстрее всего станет частью повседневной жизни.

Переход к прогрессивному регулированию позволит России не только одной из первых начать массово использовать беспилотные автомобили, но и даст возможность отечественной технологии быстрее развиваться и успешно конкурировать на международном рынке», – считает **директор по корпоративным отношениям «Яндекса» Антон Шингарев**.

Тестирование беспилотных автомобилей сегодня ведется более чем в десяти российских регионах на дорогах общего пользования и в особых условиях Арктики и Крайнего Севера. В целом реализация заявленного плана мероприятий должна обеспечить создание условий для безопасного движения беспилотников на автотрассах страны к 2024 году.

### **ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КЛЕВОШИН; 2020.11.24; РОССИЯ МОЖЕТ НАЧАТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ МОРСКИХ БЕСПИЛОТНИКОВ; ИСПЫТАНИЯ АВТОНОМНЫХ СУДОВ ПРОЙДУТ ОТ ЧЕРНОГО МОРЯ ДО АРКТИКИ**

Россия до конца года планирует завершить испытания системы по автоматическому и дистанционному управлению судами БЭС-КФ. Как рассказал «Ведомостям» генеральный

директор отраслевого центра «Маринет» Национальной технологической инициативы Александр Пинский, по итогам испытаний правительством может быть принято решение об использовании автономных судов в рамках национального эксперимента до 2025 г. Проект постановления правительства уже подготовлен и направлен в кабмин, говорит Пинский.

В тексте проекта, с которым ознакомились «Ведомости», говорится, что эксперимент по опытной эксплуатации автономных судов под флагом РФ разрешается в следующих субъектах Федерации: Астраханской, Калининградской и Магаданской областях, Краснодарском, Хабаровском и Приморском крае, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, а также в Мурманской, Ростовской областях и на Сахалине.

Также подготовлен проект федерального закона об автономном флоте и нормы техрегулирования – это документы **Росморречфлота** и Российского морского регистра судоходства, объясняет Пинский. По его словам, положения регистра судоходства уже опубликованы, остальные документы должны появиться до конца этого – начала следующего года, что позволит сформировать правовой комплекс для автономных судов.

Суда могут стать первым видом автономного транспорта, разрешенного к коммерческой эксплуатации в России и под российским флагом во всем мире. По словам гендиректора «Маринета», в рамках действующих международных конвенций морская администрация, т. е. правительство РФ в нашем случае, устанавливает свои конкретные правила: «Поэтому национальный эксперимент позволит установить такие правила для автономных судов, которые сделают легальным их коммерческое применение в любых морях, если судно ходит под флагом РФ».

Автономным судоводением сегодня называется автоматическое и дистанционное управление судами. До 2016 г. в мировой практике применялся термин «безэкипажное судоводение», однако затем Международная морская организация (ИМО) ввела новую общепринятую терминологию. Теперь в отношении больших судов используют термин «морские автономные суда», а беспилотниками или безэкипажными катерами называют маломерные суда, не подпадающие под конвенции ИМО.

В мире уже реализовано достаточно много проектов по технологиям автономного судоводения, однако все они носят характер точечных и изолированных экспериментов. Целью же российского проекта является обеспечение массового применения технологии автономного судоводения по всей акватории Земли. Как объясняет глава «Маринета», проводящиеся сейчас испытания предусматривают два этапа: на первом автономные системы работают, собирают информацию, принимают решения, но не имеют доступа к двигателям и рулевым установкам. Сейчас этот этап на завершающей стадии.

После одобрения регистра судоходства начнется второй этап испытаний, когда устройства на судах уже будут управляться автоматически и дистанционно, но пока под наблюдением экипажа. Испытания проходят на четырех судах: танкер «Михаил Ульянов» «Совкомфлота» в Арктике, сухогруз «Пола Анфиса» компании «Пола групп» в Черном море и дноуглубительный караван «Росморпорта – баржа «Рабочая» и земснаряд «Редут» в Черном и Азовском морях. По словам главы «Маринета», проект реализуется при поддержке Минпромторга, Минтранса, «Совкомфлота» и других участников.

Глобальные выводы по испытаниям делать преждевременно, говорит Пинский: «Однако уже понятно, что приоритет стоит отдавать автоматическому, а не дистанционному управлению». Потому что в ходе испытаний подтвердилось, что каналы морской спутниковой связи обладают невысокой пропускной способностью и стабильностью. Если текущие испытания завершатся успешно и правительство санкционирует национальный эксперимент, автономные морские суда станут первыми беспилотными системами, допущенными к широкой коммерческой эксплуатации в России, пусть и на временной основе.

Параллельно идет развитие беспилотного воздушного транспорта и автономных автомобилей, однако их коммерческое использование в РФ пока не планируется. Например, полеты дронов могут осуществляться только в зоне прямой видимости оператора в светлое время суток на высоте не более 150 м от земли или водной поверхности и за пределами аэродромов, мест проведения публичных мероприятий, спортивных соревнований и др. В других странах БПЛА тестируют для доставки грузов тоже только на ограниченных территориях.

Испытания беспилотного автотранспорта без водителей в кабинах на российских дорогах общего пользования планировалось начать осенью 2020 г. с участием «Яндекса», Сбербанка, ГАЗа и «Камаза». Однако в конце августа стало известно, что срок испытаний перенесли на I–II квартал 2021 г.

Очень сложно прогнозировать, когда беспилотные корабли вытеснят традиционные, но само явление становится глобальным, заявили «Ведомостям» в пресс-службе Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Там подчеркнули, что автономные суда – это уменьшение расходов, повышение безопасности судоходства, сокращение фактора человеческих ошибок в процессе эксплуатации, повышение эффективности постпродажного сервиса. Появление автоматизированных систем шаг за шагом приближает нас к массовому производству полностью безэкипажных судов, отметили в ОСК: «Однако для формирования реального рынка беспилотного судовождения необходимо соответствующее законодательное регулирование, а также создание инфраструктуры».

Внедрение технологии безэкипажного судовождения является положительным фактором для развития новых технологий в России в целом, причем особенно важна одновременная проработка нормативных законодательных актов, которые позволят применять такие технологии, говорит **директор по развитию агентства PortNews Надежда Малышева**. При внедрении таких технологий нет какого-то определенного порога готовности – если ждать, когда мы будем готовы полностью, то Россия не будет ни первой, ни десятой в мире страной, легализовавшей автономное судовождение. Не стоит ждать, когда появится вся инфраструктура, когда будет запрос от бизнеса, нужно сразу предлагать технологию, только тогда появятся новые виды судов, уверена Малышева.

В **Росморречфлоте** и Российском морском регистре судоходства на момент публикации комментариев не предоставили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/23/847988-rossiya-bespilotnikov>

### **КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.11.24; ДОМА И ВОЛНЫ ПОМОГАЮТ; НОВАТЭК ВЕРНУЛ ПЕРЕВАЛКУ СПГ В МУРМАНСК**

НОВАТЭК возвращается к практике перевалки сжиженного природного газа с газозовов ледового класса на обычные танкеры возле острова Кильдин в Мурманской области. Прежде из-за нехватки специалистов в пандемию перевалка была перенесена в норвежский Хоннингсвог. Перевалка в российских водах сложнее, чем в Норвегии, из-за тяжелых условий работы в Кильдинском проливе.

НОВАТЭК возобновил рейдовую перевалку СПГ по схеме борт-в-борт в Мурманской области возле острова Кильдин. По данным Marinetraffic, 21 ноября СПГ-танкер ледового класса Arc7 «Николай Евгенов», вышедший из порта Сабетта 18 ноября, и танкер Arc4 Yamal Spirit, вернувшийся из Гибралтара, встали на погрузку недалеко от Мурманска. Первым внимание на это обратил Reuters, в НОВАТЭКе на запрос “Ъ” не ответили.

Источники “Ъ” в отрасли говорят, что по итогам пробной перевалки, прошедшей в августе, поступило много замечаний от судоводителей «Совкомфлота».

В частности, речь шла о том, что место неудобное, узкое и открытое для волнения. В «Совкомфлоте» это не комментировали.

В конце октября СФО НОВАТЭКа Марк Джетвей сообщил, что компания намерена осуществить первую перегрузку СПГ с газовоза Arc7 на обычные танкеры в Мурманске в ноябре. До этого, в конце марта, НОВАТЭК вынужденно возобновил перевалку в норвежском Хоннингсвоге из-за пандемии коронавируса: компания не смогла мобилизовать иностранных технических специалистов для запуска перевалки в РФ.

НОВАТЭК стремится осуществлять перевалку в российских водах даже несмотря на то, что Норвегия до сих пор вполне успешно отражала давление США, которые призывали Осло отказать РФ в таких операциях. Кроме того, условия для самой перевалки борт-в-борт в Хоннингсвоге более благоприятны, нежели в Кильдинском проливе. Екатерина Колбикова из Vygon Consulting замечает, что основной экономический эффект от перевалки в Мурманске для НОВАТЭКа заключается в оптимизации логистики дорогих танкеров арктического класса. Плечо транспортировки для таких танкеров сократится в среднем с 28 дней (в том случае, если бы они шли в Европу) до 7 дней, и, следовательно, снизятся операционные затраты. По ее словам, несмотря на выраженную сезонность фрахтовых ставок, в среднем за последние два года на обычные газовозы они сохраняются на достаточно низком уровне в \$70–80 тыс. в сутки. По оценкам аналитика, использование обычных танкеров на плече от Мурманска до Европы позволит снизить затраты на фрахт на \$0,2 за MBTU, или примерно на \$10 на тонну.

В целом экономия для проектов НОВАТЭКа «Ямал СПГ» и «Арктик-СПГ 2» суммарно может составить порядка \$180 млн в год.

В перспективе же с вводом собственного перегрузочного терминала в Мурманске НОВАТЭК сможет развивать рынок бункеровки СПГ, а также запустить спотовую торговлю на базисе FOB Мурманск и привязывать к нему долгосрочные контракты. Такое решение, в частности, избавит НОВАТЭК от необходимости самостоятельно обеспечивать доставку СПГ на рынок покупателя. «С учетом высокой загрузки судоверфей и больших очередей на строительство как в мире, так и в РФ, это стратегически правильное решение для будущих проектов компании», – считает она. Аналитик по газу Центра энергетики МШУ «Сколково» Сергей Капитонов добавляет, что в случае таких временных решений, как перевалка с борта на борт, будь она в Норвегии или Мурманске, речь идет также о наработке компетенций российских специалистов и отработке технологического процесса.

<https://www.kommersant.ru/doc/4584171>

### **КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.11.24; ПЕРЕХОДЯЩИЙ «ВЫМПЕЛ»; «КАЛАШНИКОВ» МОЖЕТ ОТДАТЬ ВЕРФЬ ОСК**

Как стало известно “Ъ”, Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) может получить новый актив – входящий в группу «Калашников» судостроительный завод «Вымпел». Он испытывает финансовые трудности и может достаться ОСК за рубль. Рассматривается и вхождение в ОСК судостроительного завода «Море» в Феодосии, принадлежащего «Ростеху». Эксперты считают присоединение «Вымпела» к ОСК логичным, но предполагают, что у корпорации могут начаться проблемы из-за включения в ее периметр большого числа убыточных предприятий.

Как стало известно “Ъ”, в правительстве обсуждают передачу рыбинского судостроительного завода «Вымпел» в ОСК. Верфь может быть продана группой «Калашников», куда она вошла в 2016 году (см. “Ъ” от 11 июля 2016 года), за 1 руб., рассказывают собеседники “Ъ”. По их словам, совет директоров корпорации уже одобрил это. Причины передачи актива собеседники не знают. Зато источники “Ъ” слышали, что обсуждается возможность передачи ОСК «Ростехом» феодосийского судостроительного завода «Море», хотя этот вопрос еще не решен окончательно.



Гендиректор ОСК Алексей Рахманов подтвердил “Ъ”, что вопрос приобретения завода «Вымпел» «находится на стадии обсуждения, параллельно ведется детальная оценка актива».

Принять окончательное решение о сделке и ее возможных параметрах планируется в ближайшее время, уточнил он. Относительно завода «Море» топ-менеджер лишь отметил, что официальных предложений по этому поводу не было.

В «Калашникове», как писал “Ъ” 6 ноября, владельцем 75% минус 1 акция компании стал бывший замминистра транспорта Алан Лушников. Помимо «Вымпела» в судостроительный кластер «Калашникова» входят Рыбинская верфь и Верфь братьев Нобель. Источники “Ъ” допускают, что в перспективе группа откажется и от остальных судостроительных предприятий. Но другой источник говорит, что пока речь идет только о «Вымпеле», он самый проблемный и убыточный.

Судостроительный завод «Вымпел» основан в 1930 году в Рыбинске, специализируется на выпуске средне- и малотоннажных судов, военных и гражданских катеров. Как следует из отчета верфи, за 2019 год выручка от реализации выросла на 45%, до 7,5 млрд руб., чистый убыток достиг 797 млн руб. За 2019 год в гражданском сегменте (военный не раскрывается) предприятие передало заказчику судно на подводных крыльях «Комета 120М» (см. “Ъ” от 21 августа 2019 года) и прогулочный катер Vumpel 5400. В 2020 году верфь должна была закончить еще одну «Комету», большой гидрографический катер для ВМФ, три пограничных сторожевых катера «Ламантин» для ФСБ, два противодиверсионных катера «Грачонок» для нацгвардии и малый рыболовный траулер для «Карелрыбы».

В «Ростехе» вопрос передачи ОСК завода «Море» комментировать не стали, в Минпромторге на запрос не ответили. Между тем список активов, которые получит корпорация, может расширяться: о возможной передаче ей Онежского судостроительного завода говорил в интервью “Ъ” 19 ноября гендиректор Росморпорта Андрей Лаврищев. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что сейчас, с учетом конкуренции с той же ОСК, самостоятельным предприятиям выживать крайне сложно.

Для верфей, испытывающих финансовые трудности, вхождение в периметр корпорации может стать залогом получения более привлекательных условий финансирования и формирования релевантного портфеля заказов, считает эксперт.

Однако это не решит глобальную проблему низкого уровня эффективности, подчеркивает он, напоминая, что далеко не по всем предприятиям ОСК удалось решить свои проблемы. Чем больше у корпорации таких непростых активов, тем ей сложнее, считает господин Бурмистров: получается, что эффективные предприятия ОСК фактически дотируют проблемные.

<https://www.kommersant.ru/doc/4584185>

### **МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АЛЕКСАНДРОВА ЛЮДМИЛА; 2020.11.24; ЗАПЛАТИТЬ ИЛИ УТОНУТЬ; СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ ОБЛОЖАТ ОЧЕРЕДНЫМ ПОБОРОМ**

С владельцев судоходных компаний планируют брать деньги за пользование внутренними водными путями, требующими модернизации инфраструктуры. Об этом заявил **руководитель Росморречфлота Александр Пошивай**. Новые сборы заметно ослабят позиции российских судовладельцев и судостроителей. И если у автомобилистов есть право выбора – ехать по «платке» или по бездорожью, но за так, то у водного транспорта выбор совсем иной – заплатить или покинуть рынок.

В России планируют обязать судовладельцев платить сбор за прохождение водных маршрутов, которые нуждаются в масштабном ремонте. О какой сумме может идти речь, Пошивай не уточнил, однако отметил, что взимание платы обоснованно, так как

модернизация позволит компаниям нарастить прибыль за счет увеличения объемов грузовых перевозок.

«Плата должна взиматься за конкурентную услугу, которая предоставляется судовладельцам. Поэтому мы предполагаем, что на первоначальном этапе плату введем там, где у нас будут производиться большие масштабные работы по строительству гидротехнических сооружений и улучшатся условия судоходства», – сообщил глава **Росморречфлота в ходе форума «Транспортная неделя-2020»**.

Отметим, что еще 40 лет назад на речной флот России приходилось почти 20% всех грузоперевозок. Сейчас отрасль фактически деградировала: перевозки за 40 лет сократились почти в 5,5 раза. Почти 60% в возрастной структуре речных и озерных судов в России составляют произведенные за период 1970–1989 годов суда. Это же касается и речной инфраструктуры. Проблема модернизации действительно назрела, так как дальнейшее ухудшение состояния гидроузлов, судового хода и других технических параметров напрямую сказывается на прибыльности водных грузоперевозок. Но возникает вопрос: кто должен за это платить?

Государство собирает налоги, в том числе и на модернизацию внутренних водных путей, уже сейчас, рассказывает **зампред Евразийского банка развития, экс-глава Росрыболовства Андрей Крайний**. По его мнению, вводить еще какие-то прямые или косвенные налоги или платежи означает только то, что власти не могут грамотно распорядиться теми деньгами, которые уже собрали с налогоплательщиков. Речь о неэффективном расходовании бюджетных средств.

«По аналогии с этой историей можно ввести налог на воздух, на собирание грибов, ягод. **Росморречфлот** просто не может распорядиться теми деньгами, которые у них есть (только за портовые услуги – около 20 млрд рублей в год), и хочет переложить ответственность на пользователей. Это непрофессионально и вызывает только напряжение в отрасли. Бизнесу и так сейчас нелегко, а новый сбор рискует вовсе задушить отрасль, но в таком случае никаких денег на модернизацию инфраструктуры государство вообще не получит», – подчеркивает собеседник «МК».

**Предложение Александра Пошивая** нельзя сравнивать с системой проезда автомобилей по платным дорогам. У водителей всегда есть выбор: остановиться перед шлагбаумом и оплатить проезд по платному участку дороги или выбрать бесплатный маршрут. В случае с внутренними водными путями альтернативы у судов не будет. Судовладельцам придется либо платить, либо свернуть свою деятельность.

Между тем на сегодняшний день перевозки груза судном остаются пока одним из самых дешевых видов грузоперевозок. И все из-за того, что речной транспорт имеет довольно высокую провозную способность за счет большой грузоподъемности. Но это только пока. С каждым годом статус-кво меняется не в пользу водного транспорта (проходимость гидроузлов падает, глубина фарватера уменьшается и т.д.), и чтобы не потерять отрасль из-за банальной экономической нецелесообразности, нужно вкладываться в ее развитие немедленно, подчеркивает **старший аналитик ИАЦ «Альпари» Анна Бодрова**. «В конечном счете вся эта модернизация должна будет повысить прибыльность грузоперевозок по реке примерно на 20%», – говорит она. По словам эксперта, ради такой прибыли бизнес будет готов заплатить новые издержки, так как в отличие от стран Запада нашим судоходным компаниям на прямую государственную поддержку рассчитывать не приходится.

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.11.24; АВИАКОМПАНИИ НЕ ПРОШЛИ ТЕСТИРОВАНИЕ НА РЕШИТЕЛЬНОСТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА О ТОМ, КАК ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВЫХОДУ ИЗ КОРОНАКРИЗИСА ЗРЕЛИ ДО ВТОРОЙ ВОЛНЫ**

Авиакомпании и Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) перешли к настоятельным требованиям заменить карантин по прибытии пассажира обязательным предполетным тестированием. IATA даже объявила о создании так называемого медицинского проездного, или IATA Travel Pass: он будет агрегировать и проверять информацию о тестировании и вакцинации. Сервис планируется запустить в первом квартале 2021 года.

Зачем вообще нужно предполетное тестирование авиапассажиров? Суть в том, что пандемия не везде повлекла за собой собственно запрет на авиaperевозки. Много где они разрешены, но пассажиров отталкивает перспектива сесть в двухнедельный карантин по прибытии. Замена карантина приемлемым для пассажира тестированием (если, конечно, его результаты будут признаваться повсеместно) приведет к оживлению перевозок.

Удивительно лишь, что отрасль не начала лоббировать введение тестирования сразу – все-таки прошло более полугодия с момента остановки перевозок, и теперь на запуск системы уйдет еще несколько месяцев, причем в низкий сезон.

Видимо, только за прошедший месяц, когда страны вновь начали ужесточать ограничения, стало окончательно ясно, что ситуация не разрешится сама собой.

В интервале между двумя волнами пандемии того, на что надеялась отрасль, не произошло: хотя международные полеты, в том числе и по прибыльным направлениям (как, например, Европа для российских авиакомпаний), стали понемногу разрешать, существенного скачка спроса так никто и не увидел.

А ухудшение эпидемиологической ситуации отодвинуло сроки новых снятий ограничений и разогнало клиентов по домам.

Позитивные новости о результатах тестирования вакцин против коронавируса, подогревающие настроения на рынках, пока не содержат в себе четкого указания на то, когда начнется широкое применение. На это указывают, например, в лоукостере EasyJet, который вместе с американской Delta Air Lines и British Airways настаивает, что пассажиропоток в кризисной ситуации поможет восстановить только предполетное тестирование.

IATA сообщала, что авиакомпании в 2020 году понесут рекордные убытки, превышающие \$84,3 млрд.

Еще в июле организация ухудшила прогноз восстановления отрасли, сдвинув его срок с 2023 на 2024 год. Но при этом идея о введении единого предполетного тестирования возникла только в конце сентября, система IATA Travel Pass запустится не ранее чем через несколько месяцев, а деньги всем нужны уже вчера.

<https://www.kommersant.ru/doc/4583747>

### **РБК; ТАЛАВРИНОВ МАКСИМ; 2020.11.23; ВЛАСТИ ВДВОЕ УРЕЗАЛИ АВИАКОМПАНИЯМ В РОССИИ КВОТУ НА ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ**

Правительство России вдвое сократило квоту на наем иностранных пилотов – с 200 до 100 человек в год. Но крупные российские авиакомпании сейчас не испытывают потребности в иностранных летчиках на фоне ограничений из-за коронавируса

Премьер Михаил Мишустин 19 ноября подписал постановление, согласно которому все российские авиакомпании смогут трудоустраивать на работу совокупно не более 100 иностранных пилотов в год, что вдвое меньше прежних норм (до 200 пилотов на всех).

В крупнейших российских авиакомпаниях РБК рассказали, что снижение квоты никак не отразится на их деятельности. По итогам 2020 года авиaperевозки в России сократятся на 45%, примерно до 70 млн пассажиров, на фоне ограничений из-за пандемии коронавируса,

говорил 10 ноября заместитель директора департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса Илья Белавинцев. А владелец крупнейшего аэропортового холдинга «Новапорт» Роман Троценко предупредил, что в 2021 году пассажиропоток может снизиться еще больше, до 65 млн человек.

«В «Аэрофлоте» в условиях дефицита летного состава в разное время работали до 20 иностранных пилотов. На сегодня штат полностью укомплектован», – отметил представитель авиакомпании, пояснив, что в ней не ожидают острой необходимости в привлечении иностранных летчиков.

Представитель S7 Airlines заявил, что на деятельности авиакомпании сокращение квоты на наем иностранных пилотов никак не отразится. В авиакомпании в настоящее время работает только один иностранный пилот. Представители «Уральских авиалиний» и Utair отметили, что в их штате нет ни одного иностранного пилота.

Сократить вдвое квоту на прием иностранных пилотов Минтранс предложил еще в прошлом году. В пояснительной записке к законопроекту, направленному на продление разрешения на наем иностранных пилотов, говорилось, что при реализации квоты отсутствовала критическая зависимость российских компаний от необходимости привлечения иностранных граждан. Почти за пять лет действия разрешения (2014-2019 годы) было распределено 913 квот, а приняты на работу – только 28 пилотов.

Экс-глава Минтранса Евгений Дитрих в октябре 2019 года рассказывал, что российские авиакомпании привлекают иностранных пилотов, когда не могут подобрать летчиков с необходимой квалификацией в России. «Выпускников наших училищ, командиров воздушных судов российских авиакомпаний часто перетягивают к себе иностранные авиакомпании; собственно говоря, мы бы хотели тоже иметь возможность использовать эту норму [по привлечению иностранных пилотов] и в дальнейшем», – говорил он.

В 2017 году российские перевозчики столкнулись с утечкой пилотов и инструкторов в зарубежные авиакомпании. По данным «Коммерсанта», с 2015 года по состоянию на середину 2017-го к азиатским перевозчикам перешли более 300 российских пилотов, а еще около 400 находились в процессе трудоустройства за рубежом, где им предлагали более высокую зарплату и более привлекательные условия труда.

В Росавиации тогда признали проблему дефицита летного состава и объясняли ее не столько массовым оттоком российских пилотов, сколько приобретением большого количества воздушных судов.

Пытаясь приостановить утечку летных кадров за рубеж, Росавиация перестала отвечать на запросы Китая (в эту страну уезжали большинство пилотов) о валидации российских пилотских свидетельств, а российские компании прекратили отвечать на запросы зарубежных перевозчиков о составах экипажей. Но, как отмечал источник «Коммерсанта», в КНР стали обращаться к властям Бермуд, где зарегистрирована почти вся иностранная авиатехника, которая используется в России. На Бермудах данные о летном составе воздушного судна той или иной авиакомпании хранятся несколько десятков лет.

<https://www.rbc.ru/business/23/11/2020/5fbbc4309a794798251c8930>

### **КОММЕРСАНТЪ # ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ; КОРЕНЬКО АРТЕМ; 2020.11.24; «НАМ ПРИШЛОСЬ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЬ СВОЙ АВИАПОРТФЕЛЬ»**

Рынку авиаперевозок предстоит непростой период восстановления, который может занять несколько лет. Это значит, что лизингодателям пассажирских самолетов и авиакомпаниям придется находить сложные компромиссы, альтернатива которым – постановка воздушного судна «на бетон». Сохранение действующих лизинговых контрактов – один из способов обеспечения сохранности парка и быстрого восстановления объемов

перевозок после снятия карантинных ограничений, такое мнение в интервью «Ъ» высказал директор департамента по работе с крупнейшими клиентами АО «Сбербанк Лизинг» ПАВЕЛ ПИСКУН.

– Как вы охарактеризуете кризис, который принесла коронавирусная эпидемия на рынок лизинга авиатехники?

– Индустрия пассажирских авиаперевозок является одной из наиболее пострадавших от введенных в связи с пандемией ограничений. В первую очередь в связи с закрытием границ и практически полным прекращением международных прямых и транзитных перевозок. Авиакомпании перешли в режим выживания, когда значительная часть флота (на пике кризиса – 60-80% всех имеющихся в наличии самолетов) была запаркована. Естественно, в такой ситуации все новые сделки были поставлены на пересмотр по срокам, а авиакомпании массово обратились с просьбой о реструктуризации лизинговых платежей. Нам пришлось пересмотреть практически весь свой авиационный портфель.

– Какова доля авиатехники в бизнесе «СберЛизинга» и какие сделки были заключены в последнее время?

– В портфеле «СберЛизинга» авиация занимает около 25%, за прошедшие два года мы не заключали новых крупных сделок. Тем не менее портфель вырос за счет поставок воздушных судов по контрактам, заключенным в предыдущие годы. Наш парк представлен самолетами различных типов: в основном это узкофюзеляжные Airbus A320 и Boeing 737NG, а также российские SSJ 100. Всего в настоящее время в нашем портфеле около 70 магистральных воздушных судов различных типов.

– По вашим оценкам, рынок восстановится через пять лет? Или через десять?

– Так далеко, наверное, рано заглядывать. Сейчас гораздо важнее понять, какие тренды будут формироваться на ближайшие несколько лет – в частности, как будут изменяться потребительские предпочтения в отношении авиаперелетов. Например, если менеджеры компаний и предприниматели массово перейдут на использование видео конференций, то рынок может потерять значительную долю бизнес-путешественников, а это потребует пересмотра экономических моделей многих авиакомпаний.

– А с точки зрения спроса на лизинг авиационной техники?

– Спрос в этом году остановился. Мы надеемся на его восстановление в течение нескольких ближайших лет. Различные аналитические источники сходятся во мнении, что период восстановления может продлиться до 2024 года.

– С какими именно проблемами вы столкнулись в текущем году?

– Основная проблема – исчезновение на пике кризиса платежеспособного спроса со стороны авиакомпаний. В результате изъятие и ремаркетинг воздушного судна перестали на какое-то время быть инструментами управления проблемным активом. Вторая проблема, вытекающая из первой, – достоверность определения рыночной стоимости самолета. Количество сделок на вторичном рынке невелико, владельцы воздушных судов не готовы фиксировать убытки, но лизинговые компании должны в своих балансах начислять резервы на возможные потери. Расчет их размера – предмет большой дискуссии.

Третья проблема – неопределенность сроков возвращения к докризисным объемам перевозок. Никто в настоящее время не даст уверенного прогноза на этот счет. Выход из сложившейся ситуации мы видим в партнерских отношениях с нашими лизингополучателями, совместном поиске индивидуальных решений по реструктуризации платежей, поскольку самолет, находящийся в руках авиакомпании и получающий своевременное техобслуживание – это лучше, чем изъятый самолет с непонятными перспективами возвращения в эксплуатацию.

– Как в связи с этим изменились ваши подходы к работе с имеющимися лизингополучателями?

– Мы приложили очень активные усилия, чтобы предвосхитить неплатежи и успеть провести реструктуризацию, пока у клиентов еще были запасы ликвидности для обслуживания договоров на ранее действовавших условиях. В целом нам удалось справиться с этой задачей. В нынешней ситуации, которую многие называют идеальным штормом, у лизингодателей нет возможности не искать совместные решения с авиакомпаниями. Альтернатива – стоянка изъятых самолетов с туманными перспективами их возвращения на маршруты.

– Авиавласти анонсировали комплекс мер, стимулирующих регистрацию самолетов, летающих в России, в отечественном госреестре гражданских воздушных судов. Насколько это интересно лизингодателям?

– Мы – и эта наша позиция полностью совпадает с мнением крупнейших российских авиакомпаний и лизинговых компаний – уже довольно давно сформулировали условия, позволяющие осуществить перевод воздушного судна в российский регистр. Они доведены до полномочных органов, включая **Минтранс России** и **Росавиацию**. Все эти условия так или иначе связаны с вопросами документального оформления техобслуживания воздушных судов, которые позволяют осуществлять бесшовный перевод самолета из российского регистра в другой первоклассный регистр и наоборот. Для нас важно, чтобы регистрация воздушного судна не влияла на его ликвидность при переводе в другой регистр вне зависимости от того, кто лизингополучатель – российская или зарубежная авиакомпания.

– Это единственное объяснение, почему у лизингодателей из России не так много иностранных клиентов?

– Основной вопрос – доступ к источникам капитала. Внутренние российские источники дороже, а рынок этот высококонкурентный. Мы не можем дать внешним клиентам какое-то уникальное предложение, доступ к которому не имеют «родные» для их рынков лизингодатели.

– Даже в случае финансирования отечественных самолетов?

– Основная проблема организации поставок отечественной техники на зарубежные рынки не финансирование, а организация системы техобслуживания и ремонта за пределами России. Самолет – это инструмент для ведения бизнеса, он стоять не должен. Лизинг – лишь одна из составляющих стоимости владения воздушным судном, а организация финансирования – гораздо более простая задача по сравнению с созданием работающей инфраструктуры поддержания летной годности российской техники за рубежом.

– Достаточно ли господдержки авиализинга в России?

– Мер поддержки довольно много. Это и субсидирование процентных ставок по лизинговым платежам, и субсидии на авансы по договорам лизинга для авиакомпаний, и субсидии за выполнение определенных маршрутов. В кризис к этому добавились программы льготного кредитования. Мы детально исследовали вопрос необходимости господдержки отрасли и пришли к однозначному выводу о том, что определенные сегменты, такие как местные и региональные воздушные линии, не могут существовать в отсутствие масштабной поддержки со стороны государства. Для России, значительная часть которой лишена альтернативных авиации путей сообщения, это вопрос обеспечения транспортной связанности территорий.

### **КОММЕРСАНТЪ # ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ; ЕКИМОВСКИЙ АЛЕКСЕЙ; 2020.11.24; ОТ ПОДДЕРЖКИ ДО ПОДДЕРЖКИ**

Рынок лизинга в России за девять месяцев 2020 года снизился к прошлогоднему уровню на 5%, но даже этот результат дался отрасли нелегко. Оживление в розничных сегментах лизинга в третьем квартале не позволило рынку выйти в плюс из-за тяжелейшего кризиса в авиализинге (см. материал на стр. 14) и «планового» спада в сегменте железнодорожных

вагонов, где конъюнктура ухудшается регулярно раз в пять лет. Без господдержки в 2020 году результат был бы гораздо хуже.

2020 год надолго запомнится лизинговым компаниям – еще никогда спрос на их услуги не падал так быстро и так быстро не восстанавливался в течение года. В первом квартале, еще до пика коронавирусных ограничений, лизингодатели ожидали новых рекордов, основываясь на вполне удачных результатах 2019 года. Их ожидания были связаны с перезапуском программ господдержки по линии Минпромторга, которая традиционно является драйвером рынка в «низкий сезон» продаж в начале года. Однако в том числе из-за рокировок в правительстве в январе 2020 года выделение субсидий на лизинг техники задержалось до весны: Юрий Борисов, новый вице-премьер, курирующий промышленность, в преддверии кризиса не решился вводить новый, во многом спорный механизм «единой лизинговой субсидии», разработанный Минпромторгом для объединения нескольких разрозненных программ, а потому в 2020 году было решено продолжить бюджетную поддержку промышленности по отраслевому принципу.

До официального запуска программы Минпромторга далеко не все решались заключать лизинговые сделки с расчетом на будущие компенсации. Но спрос в самом массовом сегменте – автолизинге – прорвался сразу после известий о разрыве межгосударственной нефтяной сделки ОПЕК+ и последовавшего скачка курса доллара в марте. Потенциальные покупатели автомобилей поняли, что цены на машины скоро взлетят вслед за подорожанием импортных моделей и зарубежных комплектующих к большинству отечественных автомобилей и перестали ждать с покупкой. Уже в марте лизинговые компании зафиксировали хорошие цифры продаж, а неплохие результаты первого квартала в целом позволили им не пересматривать свою рыночную тактику на следующие три месяца.

Но не тут-то было: экстренные ограничительные меры, которые было позволено вводить местным властям, затронули большинство из растущих сегментов лизингового рынка, за исключением аграрной отрасли, которая получила от федерального правительства своеобразную индульгенцию против запретов и продолжила работать без всяких ограничений. В начале апреля практически по всей стране закрылись автосалоны и дилерские центры (включая авторемонтные мастерские), ушли на вынужденные каникулы коллективы заводов и фабрик, закрылись рестораны и исчезли туристы. Не было ответов и на прямые вопросы о том, как в условиях «рекомендованных запретов» законно передавать имущество по договору лизинга (традиционно передача предмета лизинга происходит в личном присутствии сторон) и как долго будут продолжаться сами эти ограничения.

Бумажный шторм

Впрочем, лизинговым компаниям в апреле было совсем не до новых сделок. Их клиентские отделы оказались завалены обращениями имеющих клиентов о послаблениях в графиках платежей, которые слышали публичные заявления финансовых властей России о готовности поддержать экономику и помочь предпринимателям с кредитами и лизингом, а сама лизинговая отрасль была официально включена правительством в перечень пострадавших от коронавируса. Лизингодатели постарались сохранить каждый контракт и не допустить массовых изъятий, отказывая в согласовании «лизинговых каникул» лишь тем, кто и до кризиса допускал просрочки. Многие бизнесы были в буквальном смысле спасены лизингодателями, а их владельцы не только оправались от потрясений, но и нашли источники для новых инвестиций в средства производства, рассказывают участники рынка.

В то же время большинство лизингополучателей в итоге не воспользовались рассрочкой, поскольку она, как правило, предполагала не «прощение», а лишь перенос платежей на более поздний период, а порой и с более высокой лизинговой ставкой, рассказывают участники рынка. Около половины рассмотренных и одобренных реструктур не

понадобились клиентам, а на головы менеджеров лизинговых компаний обрушился новый – «цифровой» – кризис. Переход на удаленную работу заставил лизингодателей в авральном порядке завершать растянувшиеся на годы процессы автоматизации и запустить хотя бы самые элементарные интернет-сервисы для клиентов (например, многие из участников рынка лишь в период пандемии смогли сделать личный кабинет на сайте или впервые завели цифровую подпись).

Навстречу реформе

Поддержку от государства лизинговые компании все же получили, но косвенную: ее проводником стали банки, поднадзорные ЦБ РФ, многие из которых сегодня имеют в составе своих дочерних организаций профессиональных участников рынка лизинга. Регулятор позволил банкам не начислять дополнительные резервы по реструктурированным сделкам лизинга, а также разрешил использовать прямую поддержку финансового сектора на льготные (под 2,5% годовых) беззалоговые кредиты лизинговым компаниям для финансирования новых сделок с предприятиями малого и среднего бизнеса в 2020 году.

Господдержка могла быть и больше, и точнее, если бы у регулятора была достоверная отраслевая статистика по лизингу. В этом случае Минфин России смог бы разработать и настроить меры (вплоть для прямых субсидий лизингодателям), но «для этого нет данных», рассказал директор департамента финансовой политики министерства Иван Чебесков в эфире онлайн-конференции «Финансовая устойчивость лизингового рынка в 2020 году». «Мы понимали, что лизинговым компаниям тяжело, как и всем, но где и как настраивать поддержку, было непонятно. Отсутствие таких простых норм, как реестр компаний, финансовая отчетность, по сути, стало тормозом для разработки антикризисных мер для рынка лизинга», – подчеркнул он.

Речь идет о реформировании правовых основ лизинговой деятельности в России, которое обсуждается в сообществе уже более четырех лет. Правительственный законопроект, вводящий регулирование лизинговой деятельности в России со стороны Банка России по аналогии с другими организациями финансового сектора услуг (банковскими, страховыми, микрофинансовыми и др.), был наконец принят Госдумой России в первом чтении в январе 2019 года, но до сих пор не продвинулся на следующий этап. Успешно пройдя многомесячную тяжбу в Суде Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и отстояв право российского правительства регулировать деятельность лизинговых компаний (с этим была не согласна Евразийская экономическая комиссия, что и послужило поводом для заявления российского Минюста в Суд ЕАЭС), Минфин России и ЦБ РФ доработали законопроект к второму чтению и готовятся внести его в парламент до конца года.

Пока текст законопроекта направлен на экспертный анализ в Федеральную антимонопольную службу России, которая, по расчетам авторов реформы, выдаст оценку реального влияния законодательных новаций на конкурентную среду в отрасли и экономику лизинга, рассказал в ноябре советник первого заместителя председателя Банка России Сергей Моисеев, курирующий реформу. Затем документ сразу поступит на рассмотрение профильного комитета Госдумы, после чего и будет вынесен на голосование депутатов, пообещал он, а когда конкретного его примут – в эту сессию или следующую – «уже не так важно».

Тем не менее прохождение законопроекта в Госдуме действительно не обещает быть легким. Именно здесь у противников реформ из числа неназванных крупных лизинговых компаний есть шанс дать «последний бой» и если не предотвратит, то максимально отсрочит введение регулирования со стороны ЦБ. По данным «Ъ», одновременно с правительственным ряд депутатов передадут в профильный комитет альтернативный проект поправок в закон «О лизинге», где формальные полномочия регулятора предполагается закрепить за Минэкономразвития России, а ключевые вопросы – оставить



на усмотрение коллегиального совещательного органа с преобладающим голосом самих лизинговых компаний. Впрочем, подготовка этого документа происходит непублично, а представители упомянутого министерства хоть и не выступали публично против стать курирующим отрасль органом, но никаких деталей такого плана пока не обнародовали.

### Битва за автобусы

Крупнейшие участники рынка воздерживаются комментировать проекты реформ до их публикации и общественного обсуждения – их больше заботят прямые государственные инвестиции в отдельные отрасли, такие как, например, программа обновления общественного транспорта в регионах России, которая реализуется в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Только в 2020 году по этой программе планируется закупить автобусов и троллейбусов более чем на 7 млрд руб., а лизингополучателям – предоставлять беспрецедентную скидку в размере 60% от стоимости техники. Распорядителем бюджетных средств стал **Минтранс России**, а исполнителем по проекту – подведомственная министерству Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК).

ГТЛК немедленно приступила к выполнению государственного задания и уже подписала в текущем году целый ряд сделок лизинга общественного транспорта в рамках нацпроекта. Это вызвало недоумение и критику со стороны крупнейших участников лизингового рынка, имеющих в своем портфеле достаточно объемный парк автобусов и троллейбусов. «ВТБ Лизинг», «СберЛизинг», а затем и «Газпромбанк Лизинг» посчитали нецелесообразным концентрировать господдержку на одной госкомпании в ущерб конкуренции на рынке. В частности, глава «ВТБ Лизинга» Дмитрий Ивантер заявил, что во всех муниципалитетах, «где нет единой субсидии для ГТЛК и проходят конкурентные торги, очень сильно снижается лизинговая ставка», и выразил надежду, что в следующем году правительство разработает механизм равного доступа лизингодателей к субсидиям по этой программе, что приведет к экономии государственных средств, прежде всего в региональных бюджетах.

### **КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ СЕНАТОВ; 2020.11.24; ДЕЛО О ВЗЯТКЕ ПРИЗЕМЛИЛОСЬ В АЭРОПОРТУ; БИЗНЕСМЕНА ОБВИНЯЮТ В ВЫПЛАТАХ ЗА ОТСУТСТВИЕ КОНТРОЛЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ**

В понедельник стало известно, что Дорогомилловский суд Москвы арестовал главу «Инвестнефтверейда» Сергея Невского и начальника управления правового обеспечения ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» Ольгу Филиппову. По версии следствия, господин Невский передал взятку госпоже Филипповой за то, чтобы она закрывала глаза на нарушения при строительстве взлетных и рулевых полос, а также инфраструктуры одного из аэропортов на Дальнем Востоке.

Уголовное дело по ч. 4 ст. 291 УК РФ (дача взятки) в отношении главы «Инвестнефтверейда» Сергея Невского и ч. 5 ст. 290 УК РФ (получение взятки) в отношении начальника управления правового обеспечения ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» Ольги Филипповой сотрудники Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета России возбудили в августе этого года. Расследование было начато по оперативным материалам УЭБиПК управления на транспорте МВД России по ЦФО.

Сергей Невский является учредителем или владельцем через ООО «Инвестнефтверейд» 11 компаний в Москве, Краснодаре и Астрахани. При этом его основной бизнес связан с оптовой торговлей моторным топливом, включая авиационный бензин. В 2018 году суммарная выручка всех компаний, учитывая доли владения, составила около 21,8 млрд руб.

В ходе предварительного следствия было установлено, что между администрацией гражданских аэропортов и Сергеем Невским были заключены госконтракты на

строительство и введение в строй взлетно-посадочных полос в аэропорту одного из дальневосточных городов.

Его название следственные органы пока не называют. Однако, по словам источника “Ъ”, уголовное дело связано со строительством и реконструкцией аэропортового комплекса «Игнатьево», расположенного в Благовещенске, в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» на период до 2024 года.

По предварительным данным, исполнитель работ регулярно нарушал сроки начала строительства и ввода в строй полос, за что предусматривались штрафные санкции. Контроль за ходом строительства и был возложен на госпожу Филиппову, она же отвечала за санкции в отношении нарушителей. Однако, по версии следствия, начальник юридического департамента ФГУПа не принимала никаких мер «претензионного характера за нарушение сроков, установленных госконтрактами», а кроме того, делилась с подрядчиком закрытой коммерческой информацией.

При этом, как установило следствие, госпожа Филиппова по трудовому договору с господином Невским трудоустроилась в его фирму «Техпрогресс-Сервис», где с марта по июль 2019 года получала ежемесячную зарплату в размере 340 тыс. руб.

При этом на работе ее никто в этот период времени не видел. Следствие посчитало выплату женщине зарплаты завуалированной формой взятки.

Фигуранты в инкриминируемых им преступлениях вину не признают. Один из адвокатов Сергея Невского Василий Куликов назвал дело сфабрикованным, однако не стал комментировать его содержание.

<https://www.kommersant.ru/doc/4584202>

### **ТАСС; 2020.11.23; В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ РАНЬШЕ СРОКА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 60 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС**

Более 60 км автодорог, имеющих статус федеральных, отремонтировали в Тамбовской области в текущем году. Большая часть работ была завершена с опережением графика, сообщили журналистам в понедельник в пресс-службе ФКУ Упрдор Москва – Волгоград.

«В текущем году в регионе отремонтировали более 60 км федеральных автодорог, большая часть работ завешена с опережением графика. Капитально отремонтировано шесть участков – по три на автодорогах Р-22 «Каспий» и Р-208 Тамбов – Пенза. Ремонт выполнен на отрезке трассы Р-193 Воронеж – Тамбов», – сообщили в пресс-службе.

Наибольший объем работ в этом году пришелся на автодорогу Р-208 Тамбов – Пенза, где было отремонтировано 32 км. В ходе капремонта на всех участках усилили основание дорожной одежды с применением метода холодной регенерации, рядом со съездами к населенным пунктам смонтировали новую линию электроосвещения, обновили более 350 дорожных знаков, установили автобусные павильоны. Также досрочно в эксплуатацию был сдан мост через ручей на 114-м км автодороги Р-193 Воронеж – Тамбов в Мордовском районе.

В 2021 году дорожники планируют отремонтировать в регионе еще более 30 км федеральных автодорог. Часть подготовительных работ провели уже этой осенью. Как сообщалось ранее, в следующем году в Тамбовской области будет реализован масштабный проект по строительству путепровода через железную дорогу на 18-м км автодороги Р-208 Тамбов – Пенза стоимостью более 700 млн рублей. Проект вошел в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**. Строительство путепровода позволит значительно увеличить пропускную способность на проблемном участке автомобильной дороги и повысить безопасность дорожного движения.

В ведении ФКУ Упрдор Москва – Волгоград находятся 2103,314 км федеральных автодорог в пяти регионах Российской Федерации, в том числе 640,558 км – в Тамбовской области.

<https://tass.ru/ekonomika/10074577>

### **ТАСС; 2020.11.23; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ СООБЩИЛА О СУЩЕСТВЕННОМ СНИЖЕНИИ АВАРИЙНОСТИ С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ**

Показатели аварийности с начала года с участием детей существенно снизились по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. Об этом ТАСС сообщили в Госавтоинспекции.

«Статистика аварийности, предоставленная ведомством, отражает существенное снижение по большинству показателей. Так, в период с января по октябрь 2020 года всего произошло 14 236 ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет. Это на 16,2 % меньше, чем за аналогичный период 2019 года. Снизилось число погибших и раненных в этих авариях: на 9,9% и 16,1% соответственно», – говорится в сообщении.

В Госавтоинспекции отметили, что больше трети из этих дорожно-транспортных происшествий составляют аварии с детьми-пешеходами. «Всего за 10 месяцев 2020 года произошло 5 365 таких ДТП. В них погибли 115 детей и еще 5 427 ранены. Если сравнить с аналогичным периодом прошлого года, то в этом виде аварий также отмечается существенное снижение по трем основным показателям: общее число ДТП, число погибших и раненых – на 20,8%, 10,2% и 20,6% соответственно», – отмечается в сообщении. По сравнению с аналогичным периодом 2019 года с января по октябрь 2020 года более чем на 23% снизилось количество аварий с детьми-пешеходами, которые произошли на пешеходных переходах.

В Госавтоинспекции подчеркнули, что со стороны ведомства принимаются все необходимые усилия по улучшению ситуации с детским дорожно-транспортным травматизмом. При этом напомнили, что родители и педагоги не должны оставаться в стороне. «Для того чтобы дети не гибли на дорогах, необходимы солидарные усилия специалистов и общественности. Мы ведем большую просветительскую работу, но родители и педагоги образовательных учреждений со своей стороны должны объяснять детям, чем чревато пренебрежение правилами дорожного движения, и одновременно должны сами быть примером ответственного поведения на дороге», – говорится в сообщении.

В Госавтоинспекции отметили важность таких элементарных мер безопасности, как обеспечение ребенка световозвращающими элементами. «Зимой, двигаясь в условиях ограниченной видимости с ближним светом фар, водитель способен заметить пешехода с расстояния примерно 25-30 метров. Световозвращатели увеличивают это расстояние в четыре раза. Очень важно правильно разместить световозвращающие элементы на одежде ребенка. Их должно быть минимум 4: на груди, в верхней части спины, например на рюкзаке, и по одному с каждого бока, лучше в верхней части рукава. При соблюдении этих условий ребенок на дороге будет замечен с безопасного расстояния для водителей, движущихся в обоих направлениях», – отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/obschestvo/10075995>

### **REGNUM; 2020.11.24; БОЛЕЕ 20 ТЫС. КВ. М ДОРОЖНОГО ПОЛОТНА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В КАЛУГЕ**

Отчет о реализации программы «Развитие транспортной системы и безопасность дорожного движения» заслушали сегодня, 23 ноября, депутаты Городской думы Калуги на совместном заседании комитетов.

Как сообщает пресс-служба Городской думы Калуги, в рамках программы выполнен ямочный ремонт на площади 20,4 тысяч кв. м., выполнены работы по ремонту асфальтового покрытия более чем на 50 автомобильных дорогах, отремонтировано 50 остановочных павильонов, вывезено порядка 540 свалок, выполнялись работы по

содержанию, уборке и текущему ремонту улично-дорожной сети. Протяженность городских дорог, на которых осуществляется механизированная уборка, составляет 455 километров.

**По нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** предусмотрен ремонт 14 дорог протяженностью 29,1 км, общая площадь ремонта составит 332,5 тысячи кв. метров. Также в рамках проекта заменено 37 остановочных павильонов. Выполнен ямочный ремонт дворовых территорий на площади 1442 кв. м. В целях повышения безопасности дорожного движения установлено 343 новых дорожных знаков, установлены искусственные неровности в районе школы № 35, нанесена дорожная разметка объемом 52 тысячи кв. м.

Депутат Марина Костина подняла вопрос о ремонте в 2021 году улицы Ермоловской. Как сообщил заместитель начальника управления городского хозяйства Игорь Бугаенко, ремонт улицы будет возможен только при наличии дополнительного финансирования.

Также Марина Костина поинтересовалась перспективами развития системы уличного освещения. По словам Игоря Бугаенко, в настоящее время система работает достаточно эффективно, за последние пять лет количество светильников увеличилось вдвое, работа в этом направлении будет продолжена.

<https://regnum.ru/news/3122832.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.23; ОМСКИХ ДОРОЖНИКОВ ПОХВАЛИЛИ ЗА ИСПОЛНЕНИЕ НАЦПРОЕКТА БКАД**

Губернатор Омской области Александр Бурков похвалил министром региона и омских дорожников за реализацию нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, рассказали в облправительстве в понедельник.

Омская область получила в этом году дополнительно миллиард рублей за счет перераспределения части финансирования с 2021 года. На форуме «Транспортная неделя-2020» стало известно, что регион в числе передовиков может рассчитывать на то, что потраченный миллиард рублей из бюджета дорожной программы на следующий год восполнят за то, что дороги в Омской области ремонтируют и строят с опережением графика, отмечают в пресс-службе облправительства.

«Оценка работы нашей дорожной отрасли федеральным правительством... положительная, поэтому хотел бы поблагодарить министром и управление дорожного хозяйства Омской области за тот результат, который мы имеем в уходящем 2020 году. Надеюсь, мы этот уровень и дальше будем держать, и наши дорожники как передовики получают свой заслуженный «Золотой каток», – цитируются в сообщении слова Буркова на аппаратном совещании.

Символическая статуэтка в виде строительного катка вручается регионам за успехи по исполнению **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Как отмечают в правительстве Омской области, три года назад у омских дорожников был неподъемным годовой план работ. Из-за неисполнения обязательств деньги приходилось возвращать в федеральный бюджет, а регион лишался возможности использовать средства, чтобы улучшить качество дорог и поддержать строительную отрасль.

«С приходом к управлению Омской областью Александра Буркова изменились подходы, темпы и качество дорожных работ. Результаты оценило правительство РФ», – отмечают в правительстве региона.

<https://ria.ru/20201123/dorogi-1585955056.html>

### **ТАСС; 2020.11.23; ПЕРВАЯ МОБИЛЬНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ ПО ОБУЧЕНИЮ ДЕТЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ ПОСТУПИЛА В ПЕНЗУ**

Первая «Лаборатория безопасности», который представляет собой оснащенный учебными материалами автобус, предназначенный для обучения детей правилам безопасного поведения на дорогах, поступила в Пензенскую область. Об этом говорится в сообщении, размещенном в понедельник на сайте правительства региона.

«Передача ключей [от автомобиля] состоялась в понедельник, 23 ноября. Оборудование автобуса позволяет моделировать дорожные ситуации и обучать поведению в максимально приближенных к реальным условиям», – отмечается в сообщении.

«Лаборатория безопасности» оборудована велосипедами, самокатами, демонстрационными стендами и макетами, моделями различных элементов улично-дорожной сети и транспорта. Автобус будет выезжать в отдаленные населенные пункты, где на его базе для детей будут проводиться уроки по безопасному поведению на дороге. По словам губернатора Пензенской области Ивана Белозерцева, в случае эффективности проекта власти рассмотрят возможность приобрести еще несколько подобных машин.

Обучение детей безопасности на дорогах будет также проходить в центре по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, который создан на базе центра развития творчества детей и юношества в Пензе. Оборудование центра позволит моделировать возможные ситуации, которые может произойти на дороге, и отработать поведение детей в интерактивном формате.

Проект реализуется Российским союзом автостраховщиков совместно с Госавтоинспекцией МВД России, при поддержке Министерства просвещения, **Министерства транспорта** и ООО «Движение без опасности».

<https://tass.ru/obschestvo/10076915>

### **ТАСС; 2020.11.23; РЕМОНТ РАЗРУШЕННОГО НАВОДНЕНИЕМ МОСТА В ЧИТЕ ВКЛЮЧИЛИ В НАЦПРОЕКТ БКАД**

Минтранс РФ включил в **национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** капитальный ремонт моста в Чите, разрушенного наводнением 2018 года, сообщила в понедельник пресс-служба Министерства строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края.

В июле 2018 года из-за резкого подъема воды в реке Чита была подмыта одна из опор моста на втором километре автодороги регионального значения «Обход города Чита». Спустя неделю пролетное строение общей длиной 42 метра рухнуло в воду. Временный мост для легковых автомобилей через реку открыли в ноябре 2020 года.

«Капремонт моста в Чите стал третьим капиталоемким объектом национального проекта в Забайкалье наряду с реконструкцией моста через реку Ингода и путепровода в поселке Дарасун Карымского района. Сейчас в краевом центре подрядная организация полностью возвела две береговые и одну промежуточную опору основной конструкции, пробурены и забетонированы скважины опоры №4, идет устройство элементов других русловых опор. Работы в графике», – приводят в сообщении слова замминистра регионального Минстроя Сергея Кривошекова.

Госконтракт на капитальный ремонт моста власти заключили в марте 2020 года, работы обойдутся в 461,5 млн рублей. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на конец 2021 года.

Летом 2018 года в Забайкальском крае больше месяца почти ежедневно шли дожди, что в июле привело к масштабным паводкам. В зону подтопления попали более 60 населенных пунктов, от наводнения пострадали свыше 12 тыс. человек. Вода подтопила около 800 жилых домов, разрушила 182 км региональных и муниципальных дорог, повредила 36

мостов, включая автомобильный мост через реку Чита. Общий ущерб от стихии превысил 1 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/remont-razrusennogo-navodneniem-mosta-v-cite-vklucili-v-nacproekt-bkad>

### **РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 24.11.2020 05:05; КПП ВЕРХНИЙ ЛАРС ПЛАНИРУЮТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ**

В: Пункт пропуска Верхний Ларс, который соединяет территорию России с Грузией, планируют реконструировать. Единственный КПП сейчас с трудом справляется с постоянно растущим потоком транспорта. Из-за снегопадов с грузинской стороны ограничили проезд большегрузов – образовались многокилометровые пробки.

Александр Кундухов на месте оценил масштаб проблемы.

КОРР: Такие пробки у поста пропуска Верхний Ларс, к сожалению, не редкость. Летом – из-за наплыва туристов, в снежное время года дорогу закрывают из-за непогоды на территории Грузии. Сейчас в этой огромной очереди более полутора тысяч грузовиков, и водителям иногда приходится дожидаться проезда неделями.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Тут все возможно: стоянки, столовые, душ и так далее – ну, это есть. Но машин огромное количество: из Уруха стоят. Что еще могут? Здесь ничего не могут делать – там основное надо делать.

КОРР: Это одна из самых востребованных дорог в Закавказье. Машины едут в Грузию, Армению, Азербайджан, а также Иран, Турцию, Казахстан. Пункт пропуска Верхний Ларс и приграничные территории уже с трудом справляются с постоянно растущим потоком транспорта.

Совещание по вопросам реконструкции пункта пропуска состоялось прямо на границе. Руководство республики и представители **Министерства транспорта России** обсудили грандиозный проект, который существенно расширит возможности поста. Проект будет реализован в трудных условиях узкого Дарьяльского ущелья. Разработан целый ряд сложных и необычных инженерных решений. На время работ пункт пропуска продолжит функционировать практически в полную силу.

Планируется, что реконструкция начнется в марте следующего года. А концу 2022-го водители смогут проехать уже через обновленный пункт пропуска Верхний Ларс.

Александр Кундухов, Алан Моргоев, Таймураз Увжикоев, Станислав Худиев. «Вести». Северная Осетия.

### **ТВ ЦЕНТР # ГОРОДСКОЕ СОБРАНИЕ, 23.11.2020 11:12; ВЫЯВЛЕНИЕ НЕЛЕГАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В МОСКВЕ**

КОР.: Более 2300 автобусов и автомобилей нелегальных перевозчиков эвакуированы в Москве с начала 2020 года. За аналогичный период прошлого года цифра была почти в 3 раза больше. В рейдах по выявлению нелегалов участвуют передвижные лаборатории. Они имеют информационную базу, по которой можно на месте проверить, является ли лицензия на пассажирские перевозки настоящей. В арсенале **Ространснадзора** 70 таких машин.

Некоторые недобросовестные перевозчики, приобретая транспортное средство, выводят его на самые популярные маршруты. Страхование жизни и здоровья пассажиров само собой они не оформляют, а водители зачастую не проходят регулярный медицинский осмотр. Арест транспортных средств нелегальных перевозчиков – самая действенная мера борьбы с ними.

Утренний поток машин слегка притормаживает, заметив сотрудников ДПС. Здесь проходит плановый рейд. Цель – пресечь деятельность нелегальных перевозчиков. Место выбрано не случайно – недалеко автовокзал, откуда в область отправляются маршрутки и автобусы, также рядом рынок. Междугородние автобусы приезжают в столицу не пустые.

Кирилл ЩИТОВ, депутат Московской городской Думы, председатель комиссии МГД по безопасности, спорту и молодежной политике, член фракции партии «Единая Россия» в МГД: В 15-м году Московская городская Дума, внося изменения в городское законодательство, кратно увеличила штрафы за нелегальные перевозки. Теперь штраф за поездки по маршруту, не утвержденному правительством Москвы, для водителей – 4 тыс. рублей штраф, для должностных лиц – 30 тыс. рублей штраф, а для юридических лиц штраф достигает 500 тыс. рублей, полмиллиона – это серьезная сумма.

КОР.: Ранее предприниматели на одно физическое лицо регистрировали несколько фирм, и если приостанавливали деятельность одной, другие продолжали работать на транспорте, взятом в аренду. Сейчас прямо на месте проверить транспортную документацию стало проще – в рейд выезжают дорожные лаборатории.

Александр ГУЛЯЕВ, заместитель начальника отдела Центрального межрегионального управления государственного автодорожного надзора **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта**: Смотрим наличие лицензии на осуществление данного вида деятельности, смотрим наличие путевой документации, правильности прохождения предрейсового медицинского осмотра у водителя, предрейсового технического контроля транспортного средства, страхования пассажиров.

КОР.: В целом за этим бизнесом ведется строгий контроль. В прошлом году количество рейдов превысило 4 тыс. Но и спрос со стороны пассажиров пока есть. Это касается междугородних рейсов. Тариф на перевозку в автобусах без лицензии понятное дело ниже, но экономия эта на безопасности. К примеру, если положено через каждые 35 тыс. километров проводить плановый ремонт транспортного средства, водители могут откладывать эти сроки в 2 раза.

Кирилл ЩИТОВ, депутат Московской городской Думы, председатель комиссии МГД по безопасности, спорту и молодежной политике, член фракции партии «Единая Россия» в МГД: Они могут и не знать, легально он или нелегально, пассажир не знает, как пробить, проверить, он может стать жертвой такого обмана. Начиная с 18-го года подписано соглашение между правительством Москвы, между Главным управлением Министерства внутренних дел и Межрегиональным центральным управлением госавтодорожного надзора. Ведется совместная работа по пресечению нелегальных перевозок.

КОР.: Итог – более чем в 1,5 раза снизилось общее количество нелегальных маршрутов на территории города. А перевозки по муниципальным маршрутам прекратили полностью.

Арсен НЕФЁД, первый заместитель руководителя ГКУ «Организатор перевозок» Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы: За 10 месяцев текущего года применены меры обеспечения к 2700 единицам автобусов и легковых автомобилей нелегальных перевозчиков, что на 50% больше аналогичного периода прошлого года.

КОР.: У большинства автобусов на маршруте все в порядке с документами. Но вот к транспортному средству, следующему из города Елец, возникли вопросы.

Александр ГУЛЯЕВ, заместитель начальника отдела Центрального межрегионального управления государственного автодорожного надзора **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта**: У данного перевозчика при проверке выявлено нарушение лицензионных требований, которые предъявляются при осуществлении данного вида деятельности в части непредоставления сведений о пассажирах, которых перевозит данный автобус, в централизованную базу по транспортной безопасности. Т.к. выявлено грубое нарушение транспортного законодательства, сейчас будет составлен административный протокол в отношении перевозчика и наложен арест на транспортное средство. Транспортное средство будет помещено на специализированную стоянку.

КОР.: Пассажирам при этом предоставляют возможность добраться до ближайшей автостанции, откуда они смогут продолжить путь с перевозчиком, имеющим лицензию. Ее, кстати, можно потребовать самостоятельно, садясь, например, в маршрутку. Также

стоит обратить внимание, есть ли в авто ремни безопасности, и нет ли у водителя признаков усталости. Иногда экономия времени и денег может дорого стоить.

### **5 КАНАЛ # ИЗВЕСТИЯ, 23.11.2020 17:41; ОТКРЫТИЕ СТАНЦИИ «ХОВРИНО»**

**ВЕДУЩИЙ:** Открытие нового ж/д узла в Москве обернулось сенсацией. Станция «Ховрино», как заявил на церемонии глава РЖД, будет не только пересадочным хабом МЦД, это проект Московского наземного метро, но и пунктом на высокоскоростной магистрали меж двух столиц. Она сократит путешествие из Петербурга в Москву до 2 часов. «Сапсаны» сейчас долетают за 4. О проекте говорили давно и вот началась реальная работа. Как и когда столицы станут ближе – узнал Сергей Лесков.

**КОР:** Путешествие из Петербурга в Москву всего за 2 часа. Еще недавно это казалось чем-то из области фантастики, но реализация проекта по строительству высокоскоростной ж/д магистрали продолжается. Первый поезд должен будет отправиться отсюда. С московского вокзала Петербурга ровно через 5 лет.

Москва, район Ховрино. Здесь открыли новую современную станцию МЦД, которая в будущем станет крупным пересадочным узлом и одним из участков скоростной магистрали.

Олег БЕЛОЗЕРОВ, гендиректор – председатель правления ОАО «РЖД»: Это высокоскоростное движение между Москвой и Санкт-Петербургом в определенной части – это определенный диаметр, поскольку время движения по новому диаметру МЦД-3 больше часа. Порядка 2-х часов движение будет из Москвы в Санкт-Петербург.

**КОР:** Такого грандиозного транспортного проекта в России, пожалуй, еще не было. Новая ж/д магистраль от Москвы до Петербурга длиной почти в 700 км, которую поезда-ракеты будут преодолевать практически с космической стоимостью. Цена вопроса почти 1.5 трлн рублей.

Планы по строительству такой магистрали появились еще в 60-е годы прошлого века. Направление Москва-Петербург всегда пользовалось у пассажиров большой популярностью. Бизнес-поездки, туризм, сегодня этим маршрутом ежегодно пользуются больше 5 млн человек.

Дмитрий ПАНОВ, председатель Санкт-Петербургского регионального отделения «Деловой России»: Если у нас секвестрируется срок практически в 2 раза, и мы будем добираться за 2 часа, очень часто эти полчаса-час-два, они становятся ключевыми в решении, ехать на личную встречу, либо не ехать.

**КОР:** Сейчас с этим успешно справляется скоростной поезд «Сапсан», но поезда нового поколения будут быстрее в 2 раза. Проектированием и строительством состава совместно с немецкими разработчиками уже занимается и российская компания. Пилотный образец должен появиться к 2025 году. Такой поезд сможет развивать рекордные 360 км/ч. Всего же курсировать между Москвой и Петербургом будут около 40 составов.

Артем ШАКЛЕИН, научный сотрудник **Российского университета транспорта**: Это будет специализированный 1 и 2, 2 специализированных пути, на которых будут обращаться только высокоскоростные поезда со скоростью до 400 км/ч. Московский вокзал Петербурга станет главным терминалом скоростной магистрали и это полностью изменит привычный уклад пассажиров. Обычные поезда дальнего следования заходить сюда больше не будут. Новую станцию построят в районе метро «Волковская». Сейчас туда приходят только товарные поезда.

В РЖД считают, что полностью проект окупится к 2037 году, причем, стоить билеты будут также, как и на скоростные «Сапсаны». Например, место эконом-класса обойдется примерно в 3 500 рублей, а вот время в пути уже можно будет считать не часами, а минутами, в прямом смысле.

Сергей Лесков, «Известия», специально для «5 канала»



### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.23; МИД РАССКАЗАЛ О СИТУАЦИИ С ПЕРЕСЕЧЕНИЕМ ГРАНИЦЫ С БЕЛОРУССИЕЙ**

Динамика санитарной ситуации пока не позволяет России и Белоруссии возобновить наземное пассажирское сообщение, заявил РИА Новости замглавы МИД РФ Андрей Руденко.

По его словам, «есть прогресс в деле снятия ограничений на пересечение российско-белорусской границы, введенных в связи с пандемией».

«К сожалению, динамика санитарной ситуации пока не позволяет возобновить наземное пассажирское сообщение. Однако самолеты «Аэрофлота» и «Белавиа» уже летают ежедневно», – отметил Руденко.

Россия на фоне пандемии коронавируса с 27 марта прекратила регулярное и чартерное авиасообщение с другими странами. Исключение составляли вывозные рейсы, а также грузовые, почтовые, санитарные и гуманитарные рейсы, перегоны пустых самолетов для техобслуживания, транзитные полеты с посадкой для дозаправки или смены экипажа на территории РФ и полеты, осуществляемые по отдельным решениям правительства РФ.

С августа Россия начала постепенно возобновлять авиасообщение с другими странами. К настоящему времени разрешено летать в Турцию, Великобританию, Танзанию, Швейцарию, Египет, ОАЭ, Белоруссию, Киргизию, Казахстан, Сербию, Южную Корею, Японию, Эфиопию, на Кубу, Сейшелы и Мальдивы.

<https://ria.ru/20201123/granitsa-1585920233.html>

### **РЖД-ПАРТНЕР; 2020.11.23; НА ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗЫ В КАЛИНИНГРАДСКИЙ РЕГИОН ПРЕДЛАГАЮТ СТАВИТЬ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПЛОМБЫ**

Применение электронной навигационной пломбы позволит на 15% увеличить транзит российских грузов через территорию Литвы. Этот вопрос обсуждался на встрече чрезвычайного и полномочного посла Литвы в России Эйтвидаса Баярунаса с представителями российского оператора пломбирования – компании Центр развития цифровых платформ и ОАО РЖД. Об этом сообщает Центр развития цифровых платформ, пишет РБК.

Эксперты отмечают, что практически весь российский транзит в Калининград идет через Литву и составляет порядка 6 млн тонн в год. Из них 3,5 млн тонн приходится на ввоз и 2,5 млн тонн на вывоз. Из-за транзита через Литву, каждая тонна груза в среднем дорожает на 30 долларов, а среднее время доставки по железной дороге из материковой России в Калининград составляет 7 дней.

Электронная навигационная пломба позволит сократить это время вдвое за счет снижения количества документов для декларирования товаров, времени проведения таможенных операций и минимизации форм таможенного контроля. Упрощение транзита позволит увеличить грузопоток через территорию Литвы на 15%, а поставщикам и перевозчикам высвободить дополнительные оборотные средства.

«Электронный обмен юридически значимыми документами упростит регулирование транзита через территорию Литвы, а наличие электронной навигационной пломбы на грузовом отсеке подтвердит отсутствие доступа к товарам после ее наложения и необходимости проверок контрольно-надзорными органами в пунктах пропуска через границу. В дальнейшем это приведет к созданию грузовых «зеленых коридоров» на всей территории ЕАЭС», – рассказал директор департамента управления проектами ООО «ЦРЦП» Артем Попов.

По словам литовского посла, за время запрета транзита санкционных товаров через территорию России перевозчики Литвы и соседних стран ЕС нашли другие рынки и маршруты для поставки грузов. При этом, европейские страны активно используют

электронные навигационные пломбы для оптимизации логистики и безопасных перевозок грузов транзитом в страны Азии. «Маршрут через территорию России позволяет нам существенно экономить на каждой перевозке за счет значительного сокращения сроков доставки товаров. В этой связи применение электронных пломб для российского транзита на Калининград через Литву кажется нам перспективным направлением», – отметил Эйтвидас Баярунас.

**Член общественного совета при Министерстве транспорта России, глава транспортного комитета Калининградской ТПП, депутат облдумы Леонид Степанюк** подтвердил РБК Калининград, что использование электронных пломб позволит увеличить объемы транзита, в том числе железнодорожного, через регион, и переориентировать грузопотоки на область.

«Это упростит [транзит], потому что досмотры автоматически пропадают. Запломбировал, в системе это проходит, фиксируется везде. Досмотр может быть только в случае каких-то нарушений или выборочно. Это существенно упростит ситуацию и позволит и наш путь выбирать, который сильно усложнен на входе и выходе из области. Например, если идут составы из того же Китая», – объяснил Степанюк.

В июле 2020 года открылся ранее запрещенный транзит санкционных товаров через территорию России на автомобильном и железнодорожном транспорте. Это стало возможным за счет запуска государственной системы отслеживания грузоперевозок с использованием электронных навигационных пломб на основе ГЛОНАСС и наделения полномочиями оператора пломбирования – компании «Центр развития цифровых платформ».

По данным оператора, стоимость одной электронной пломбы складывается из трех составляющих. Первая (1 224 рубля) взимается за наложение устройства, вторая (996 рублей) – за ее снятие, а третья (2500 рублей в сутки) является платой за услуги по онлайн-слежению за транспортным средством, идущим под пломбой. Перевозки железной дорогой обходятся дороже: за наложение навигационной пломбы на один контейнер оператор берет 2 448 рублей, за снятие – 1 992 рубля. Заплатить за использование устройств может любая из сторон: перевозчик, отправитель груза или его получатель.

Как писал РБК Калининград, Евросоюз выделил Литве 189 млн евро на финансирование специальной транзитной схемы в Калининградскую область на 2021-2027 годы.

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/na-tranzitnye-gruzy-v-kaliningradskiy-region-predlagayut-stavit-elektronnye-plomby/>

### **ТАСС; 2020.11.24; ПУНКТЫ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ С КНР В ПОСТРАДАВШЕМ ОТ НЕПОГОДЫ ПРИМОРЬЕ РАБОТАЮТ ШТАТНО**

Пункты пропуска через границу России и КНР в Приморье, пострадавшем от непогоды, работают в штатном режиме, сообщили ТАСС во Владивостокском филиале **дирекции по строительству и эксплуатации объектов Росграницы** во вторник.

«Вчера не работал только погранпереход Полтавка-Дуннин из-за восстановительных работ на территории Дуннина, сегодня все пункты пропуска работают в штатном режиме», – сообщили ТАСС в филиале.

По данным Дальневосточного таможенного управления на утро вторника, через пять пунктов пропуска, входящих в ведомство Уссурийской таможни в Приморье, на выезд из РФ за сутки было оформлено 54 грузовых автомобиля, на въезд в РФ – 57.

В ночь на 19 ноября в Приморском крае начались осадки в виде дождя, перешедшего в снег и ледяной дождь. Непогода вызвала обрывы линий электропередачи, падение деревьев и конструкций. В результате более 180 тыс. человек, проживающих в 73 населенных пунктах, остались без электроснабжения. Из-за отключений электричества во

Владивостоке перестали работать насосные станции, подающие воду и отопление в дома горожан. В пятницу в Приморье был введен режим ЧС регионального уровня.

### **ПРАЙМ; 2020.11.23; «ВЭБ-ЛИЗИНГ» И ГТЛК БУДУТ ПРЕОБРАЗОВАНЫ В ЕДИНУЮ ЛИЗИНГОВУЮ КОМПАНИЮ – МИШУСТИН**

«ВЭБ-лизинг» и Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) будут преобразованы в единую лизинговую компанию, сообщил премьер-министр РФ Михаил Мишустин.

«Предлагается укрупнить ряд институтов развития, объединив структуры со схожим функционалом. Речь идет о двух лизинговых компаниях – ГТЛК и «ВЭБ-лизинг», которые будут преобразованы в единую лизинговую компанию», – сказал он на оперативном совещании с вице-преьерами.

Комментарием ГТЛК и «ВЭБ-лизинга» РИА Новости пока не располагает.

### **ПРАЙМ; 2020.11.23; ОБЪЕДИНЕНИЕ ГТЛК И «ВЭБ-ЛИЗИНГА» НЕ ПОВЛИЯЕТ НА РЫНОЧНУЮ КОНКУРЕНЦИЮ – ЭКСПЕРТЫ**

Объединение «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК) и «ВЭБ-лизинга» не отразится на рыночной конкуренции, считают опрошенные РИА Новости эксперты.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин в понедельник сообщил, что в рамках оптимизации институтов развития ГТЛК и «ВЭБ-лизинг» будут преобразованы в единую лизинговую компанию. В ГТЛК РИА Новости сообщили, что компания при слиянии с «ВЭБ-лизингом» уделит особое внимание недопущению наложения санкций на свою международную деятельность. «ВЭБ-лизинг» с июля 2015 года находится под санкциями США.

По словам старшего директора по банковским рейтингам «Эксперт РА» Руслана Коршунова, влияние на лизинговую отрасль можно будет оценить после объявления стратегии объединенной лизинговой компании.

«Сейчас данные игроки во многом работают в сегментах с небольшим числом компаний либо в сегментах, закрытых для других, поэтому на конкуренцию в этих нишах слияние ГТЛК и ВЭБ вряд ли уже повлияет. Кроме того, компании работают в рамках долгосрочных контрактов по поставке дорогостоящей техники (самолеты, водный транспорт, вагоны) и проектов по обновлению инфраструктуры в регионах, что обеспечивает контрактную базу компаниям на несколько лет вперед», – объяснил эксперт. Как отметил председатель подкомитета ТПП РФ по лизингу Евгений Царев, целью объединения двух компаний является оптимизация расходов и создание единого социального инструмента, который был бы связан как с транспортом, так и с институтами развития. «На мой взгляд, это попытка объединить игроков, но стоит вопрос в эффективности такого решения и кто будет возглавлять эту структуру», – добавил Царев. Эксперт считает, что от слияния ГТЛК и «ВЭБ-лизинга» их влияние в отрасли не увеличится. «Конкуренции с таким игроком у других предприятий, думаю, не будет. Если суммировать отдельно ГТЛК и ВЭБ, их влияние невелико и от слияния не увеличится. По крайней мере, не должно», – резюмировал Царев.

### **ПРАЙМ; 2020.11.23; ГТЛК ПРИ ОБЪЕДИНЕНИИ С «ВЭБ-ЛИЗИНГОМ» ПОСТАРАЕТСЯ НЕ ПОПАСТЬ ПОД САНКЦИИ**

Государственная транспортная лизинговая компания при объединении с «ВЭБ-лизингом» уделит особое внимание недопущению наложения санкций на международную деятельность компании, сообщили РИА Новости в ГТЛК.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин в понедельник сообщил, что в рамках оптимизации институтов развития ГТЛК и «ВЭБ-лизинг» будут преобразованы в единую лизинговую компанию. «ВЭБ-лизинг» с июля 2015 года находится под санкциями США.

«ГТЛК приветствует реструктуризацию с целью укрупнения лизинговых активов институтов развития – ГТЛК и «ВЭБ-лизинг». При выполнении поручения особое внимание будет уделено недопущению наложения любой формы санкционных ограничений на международную лизинговую деятельность ГТЛК и портфель международных заимствований», – сообщили в компании.

«На текущий момент ГТЛК в рамках размещения евробондов привлекла 3,15 миллиарда долларов, включая размещение в октябре текущего года. Лизинговые дочерние компании ГТЛК работают в Европе, Азии и ОАЭ. Общий портфель международного бизнеса составляет 4,4 миллиарда долларов США», – добавили в ГТЛК.

Недавно в ГТЛК произошли кадровые изменения – генеральным директором компании в минувший четверг был назначен бывший министр транспорта РФ Евгений Дитрих.

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.

«ВЭБ-лизинг» – один из лидеров на рынке лизинга РФ. Компания была создана в 2003 году, с июля 2008 года входит в группу ВЭБ.РФ. Деятельность компании направлена на лизинг дорожной и авиатехники, общественного транспорта и подвижного состава.

### **ТАСС; 2020.11.23; УРОВЕНЬ ЗАГРЯЗНЕНИЯ ВОЗДУХА ВБЛИЗИ АВТОТРАСС В РОССИИ СНИЗИЛСЯ В 2,3 РАЗА ЗА ВОСЕМЬ ЛЕТ**

Концентрация вредных веществ в воздухе вблизи автомагистралей в России снизилась в 2,3 раза в период с 2012 года по 2019 год. В целом гигиенические показатели качества атмосферного воздуха населенных мест в РФ значительно улучшились за восемь лет, сообщается в понедельник на сайте Роспотребнадзора.

«За период 2012-2019 годов наблюдается статистическое снижение (в 2,3 раза) уровня загрязнения атмосферного воздуха городских территорий, расположенных в зонах влияния автомагистралей. Данная тенденция наблюдается как на стационарных постах наблюдения (снижение доли проб атмосферного воздуха, не соответствующих гигиеническим нормативам, в 1,97 раза), так и в зонах влияния промышленных предприятий (снижение в 2,24 раза)», – говорится в сообщении.

Отмечается, что в 2019 году доля проб атмосферного воздуха с превышением ПДК<sub>мр</sub> (концентрации вредного вещества в воздухе населенных мест, не вызывающей при вдыхании в течение 20 минут рефлекторных реакций в организме человека – прим. ТАСС), отобранных на территории населенных мест, снизилась в 2,29 раза по сравнению с уровнем 2012 года. В то же время на городских территориях за эти же восемь лет данный показатель снизился в 2,32 раза (с 1,37% до 0,59%), на сельских – в 2,03 раза (с 1,08% до 0,53%).

«В соответствии с предварительными данными статистического наблюдения в части сведений об уровнях загрязнения атмосферного воздуха за 9 месяцев 2020 года по Российской Федерации, следует отметить, что за указанный период в городских поселениях субъектов Российской Федерации было исследовано более восьмисот восьмидесяти одной тысячи (881 207) проб атмосферного воздуха, из них менее 0,85% (7463) проб были с превышением гигиенических нормативов, максимальных разовых предельно допустимых концентраций (ПДК)», – добавили в ведомстве.

Вопросы формирования подходов по сокращению выбросов загрязняющих веществ в атмосферу рассматриваются Роспотребнадзором совместно с уполномоченными участниками федерального проекта «Чистый воздух» национального проекта «Экология». Комплекс реализуемых в РФ мероприятий по охране атмосферного воздуха позволил

снизить дополнительную заболеваемость и смертность населения, обусловленную негативным влиянием загрязненного воздуха.

<https://tass.ru/obschestvo/10070865>

### **ТАСС; 2020.11.23; В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОИЛИ НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ САВАЛУ**

Строители досрочно возвели новый мост через реку Савалу в Терновском районе Воронежской области, где в ноябре 2018 года при ремонтных работах один человек погиб и пятеро пострадали при обрушении одного из пролетов моста. Об этом сообщила в понедельник пресс-служба правительства Воронежской области.

«В Терновском районе досрочно открыли мост через Савалу. Сроки выполнения контракта были до 1 июня 2021 года. В мае 2020 года департамент дорожной деятельности области заключил контракт на строительство нового сооружения протяженностью 146 метров. Стоимость работ составила 219,2 млн рублей», – говорится в сообщении.

21 ноября 2018 года возле села Братки обрушилась часть моста через Савалу. Пролет рухнул в воду, когда на одной его полосе проезжали два «Камаза» с зерном, а на другой проводились ремонтные работы. В больницу после инцидента доставили шесть человек, один из них позже умер.

<https://tass.ru/v-strane/10073387>

### **ТАСС; 2020.11.23; НА КАМЧАТКЕ В 2021 ГОДУ ЗАВЕРШАТ ТРИ КРУПНЫХ ОБЪЕКТА ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Власти Камчатки планируют в 2021 году завершить строительство трех крупных транспортных объектов региона. Это стало возможным благодаря дополнительным средствам, заложенным в бюджет региона на 2021 год, сообщил журналистам во вторник губернатор Камчатского края Владимир Солодов.

«Еще один наш приоритет, который мы дополнительно проработали – развитие транспортной системы полуострова. В 2021 году мы завершим асфальтирование дороги «Петропавловск-Камчатский – Мильково», будут завершены работы по расширению федеральной трассы, которая соединяет столицу региона и Елизово. И также мы планируем завершить работы на участке трассы в Усть-Большерецк. Также в бюджет заложены средства на сохранение в следующем году объема ремонтных работ межквартальных проездов в Петропавловске-Камчатском», – сказал Солодов.

Автомобильная дорога Петропавловск-Камчатский – Мильково, строительство которой ведется уже более четырех лет, является основной транспортной магистралью для южной части полуострова. Она связывает столицу субъекта, Елизовский и Мильковский районы. По трассе проходит основной поток грузов из порта Петропавловск и предприятий центра субъекта во все населенные пункты южной и центральной частей края. В 2020 году из федерального бюджета Камчатке досрочно выделили более 1 млрд рублей на завершение реконструкции автодороги.

<https://tass.ru/ekonomika/10079675>

### **ТАСС; 2020.11.23; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО РЯДОМ С ЧЕТВЕРТЫМ МОСТОМ В НОВОСИБИРСКЕ НУЖНЫ ДВЕ НОВЫХ РАЗВЯЗКИ**

Две дополнительные дорожные развязки на левом и правом берегах реки Обь в Новосибирске необходимо построить рядом с одним из крупнейших инфраструктурных проектов России – четвертым автодорожным мостом через реку Обь в Новосибирске. Только такая мера позволит снизить транспортную нагрузку на задыхающийся от пробок город, считают опрошенные ТАСС эксперты.

Четвертый мост через Обь в Новосибирске строят на основе концессионного соглашения с Сибирской концессионной компанией (СКК) в декабре 2017 года. Концедентом выступает правительство Новосибирской области. Проект предполагает создание транспортных развязок на обоих берегах Оби, общая протяженность всех объектов транспортной инфраструктуры превысит 5 км. Стоимость проекта оценивается в 38 млрд рублей, проезд по мосту предполагается сделать платным. Работы должны завершить до конца 2022 года. «В таком виде новый мост не улучшит транспортную инфраструктуру города, а при отсутствии дополнительных развязок даже затруднит передвижения по городу: не позволит жителям напрямую добираться в центр и на одну из крупнейших развязок левого берега – площадь Карла Маркса. Проблему осложнит намечающаяся реконструкция Октябрьского моста (самый старый автодорожный мост через Обь в черте Новосибирска), который сейчас обеспечивает выезд на площадь с правого берега. Если мы ограничим движение по Октябрьскому мосту и не дадим людям напрямую проехать на ту же площадь Маркса, то это будет транспортный коллапс», – считает **член регионального штаба ОНФ, эксперт тематической площадки ОНФ «Безопасные и качественные автомобильные дороги» Александр Стефанов.**

В текущем проекте съезды с моста предусмотрены на Южной площади и площади Энергетиков – крупных транспортных узлах, которые и сейчас сильно загружены транспортом. По мнению Стефанова, они должны быть дополнены другими выездами и заездами на мосты.

В качестве примера он привел предусмотренную проектом в левобережье Новосибирска широкую четырехполосную магистраль для заезда на мост. Одна из ее полос будет служить для заезда на еще одну существующую переправу через Обь – Димитровский мост. Из-за того, что строящийся объект будет платным, считает спикер, многие не станут по нему ездить, а именно эта одна полоса будет постоянно перегруженной, что приведет к образованию пробок при заездах на мосты. Чтобы избежать этого, заезды на мосты необходимо разделить, считает эксперт.

Развязки вне проекта

Со Стефановым согласен и **руководитель новосибирского регионального отделения Федерации автомобилистов России Вячеслав Ашурков.** По его мнению, четвертый мост может повторить судьбу построенного в 2014 году и загруженного не полностью сегодня Бугринского моста через Обь, проект которого тоже критиковали как потенциально невостребованный автомобилистами. Однако при этом город все же нуждается в новом мосте, так как без него автомобилисты будут обречены на пробки после закрытия Октябрьского моста на ремонт.

«Можно сделать дополнительные подъездные пути и развязки вне проекта строительства четвертого моста. Думаю, что на правом берегу это узел Южной площади, перекресток Красного проспекта (центральной улицы города) и улицы Большевикская (магистраль, соединяющая центр с густонаселенными южными районами)», – сказал Ашурков.

В то же время, считает он, при грамотном позиционировании и решении проблем с развязками четвертый мост вполне способен разгрузить городские улицы от транзитного транспорта, особенно если за проезд по нему согласятся платить владельцы большегрузов.

И. о. министра транспорта Вячеслав Неужин подтвердил ТАСС, что проект строительства четвертого моста не предусматривает прямых съездов на улицу Большевикскую и Красный проспект, на которые указывали эксперты. Такое решение он объяснил стремлением не усугублять ситуацию с пробками на этих улицах. Неужин также отметил, что новый мост должен разгрузить существующие мосты, улучшить городские транспортные связи, включая аэропорт Толмачево и зону промышленно-логистического парка под Новосибирском, ускорить городской и транзитный трафик.

«Следует отметить, что на левобережной части мостовой переход в своем составе имеет две транспортные развязки на площадях Труда и Энергетиков с выходом на улицы

Станиславского и Станционную, что позволит осуществить транзит автотранспорта с западного направления (трасса Р-254 «Иртыш» Челябинск – Омск – Новосибирск). Используя съезды на Южной площади на Ипподромскую магистраль, возможен транзит автотранспорта на восток (трасса Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Красноярск – Иркутск)», – отметил и. о. министра.

<https://tass.ru/sibir-news/10073595>

### **ТАСС; 2020.11.23; ГЛАВА МВД УТВЕРДИЛ ИЗМЕНЕНИЯ В ВОДИТЕЛЬСКИЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ И ПТС**

Глава МВД Владимир Колокольцев своим приказом утвердил изменения в водительские удостоверения и паспорт транспортного средства. Как следует из документа, с которым ознакомился ТАСС, приказ министра зарегистрирован в Минюсте 20 ноября.

Согласно документу, теперь в верхней части лицевой стороны водительского удостоверения расположены надписи на трех языках – русский, английский и французский.

Кроме того, в документе также уточняется перечень сведений, которые необходимо внести в форму паспорта транспортного средства (ПТС) и свидетельства о регистрации транспортного средства, а также в образец водительского удостоверения. В свидетельстве о регистрации транспортного средства должны быть указаны данные о мощности его двигателя, а для транспортных средств, которые стоят на учете на ограниченный срок – сведения о сроке государственной регистрации. Меняется и инструкция о выдаче разрешений на установку устройств для специальных световых и звуковых сигналов.

<https://tass.ru/obschestvo/10079539>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.24; В ГИБДД ПРИДУМАЛИ, КАК СНИЗИТЬ СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ**

Разделение ограждениями транспортных потоков, создание новых пешеходных переходов и пешеходных зон смогут повлиять на снижение уровня смертности на российских дорогах, сообщил РИА Новости **начальник ГУОБДД МВД России Михаил Черников**.

«Мы понимаем, что инструментарий, который сегодня применяется, он эффективность свою показал. Надо новые методы и формы (внедрять – ред.)... Надо разделять транспортные потоки. Ограждения – это очень эффективный метод. Это канализировать походы пешеходов на улице, это создание новых пешеходных переходов, это создание пешеходных зон, которых практически нет, тротуаров. Необходимо обустроить пешеходные переходы даже, может быть, в контуре «лежачих полицейских». Освещать дороги надо, особенно, где переходят пешеходы», – сказал Черников.

По его словам, последние заключения экспертов (специалистов **Минтранса РФ**, ВШЭ и других) свидетельствуют о том, что сегодня один из показателей смертности на дорогах напрямую зависит от количества транспортных средств.

«Когда снижается количество автомобилей на проезжей части, то мы видим и снижение (смертности – ред.). Вот, в период коронавируса, во время первого всплеска, на 20% снизилась смертность. Поэтому здесь необходимо видеть, как правильно применять все мероприятия, инструменты в рамках «Безопасных и качественных автомобильных дорог», нацпроекта, чтобы нацелить непосредственно на снижение смертности при увеличении интенсивности потока», – пояснил Черников.

Глава Госавтоинспекции уточнил, что в 2020 году показатель уровня смертности на дорогах России снижается более чем на 4%.

В майском указе 2018 года президент Владимир Путин поставил задачу снижения смертности в ДТП к 2024 году в 3,5 раза – до уровня, не превышающего четыре человек на 100 тысяч населения.

По информации ГИБДД РФ, с января по октябрь 2020 года на российских дорогах произошло 13,3 тысячи ДТП, в которых погибли 1 585 человек, еще 16 273 получили ранения. За аналогичный период 2019 года зарегистрировано 16,5 тысячи дорожных аварий; в них погибли 1 846 человек, еще 20 495 получили различные травмы.

<https://ria.ru/20201124/smertnost-1586011883.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТИХОНОВА ЮЛИЯ; 2020.11.23; ПЕРЕВОЗКУ СЛОЖНЫХ МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК СУБСИДИРУЮТ**

Перевозка сложных минеральных удобрений на Дальний Восток железнодорожным транспортом по льготным тарифам будет возмещаться из бюджета, говорится в постановлении Правительства России. Документ размещен в понедельник на официальном интернет-портале правовой информации.

Ранее, в апреле прошлого года, Правительство России утвердило правила предоставления РЖД субсидий на возмещение потерь в доходах, которые возникают из-за льготных тарифов на перевозку зерна из некоторых регионов Урала и Сибири. Вместе с тем в мае 2020 года было принято решение компенсировать и при ряде условий льготные тарифы на перевозку овощей и минеральных удобрений на Дальний Восток.

В прошлой версии правил в группу удобрений входили калийные и фосфорные удобрения. Теперь в документ включены прочие минеральные удобрения, к которым относятся и сложные.

Кроме того, кабмин расширил перечень продуктов переработки семян масличных культур, перевозка которых с Дальнего Востока также субсидируется из бюджета. В список включены шрот и жмыхи, содержащие не более 1,5% масла и не более 11% влаги, а также соевая мука.

Министерство сельского хозяйства России предлагает включить сложные минеральные удобрения в перечень товаров, перевозка которых на Дальний Восток ж/д транспортом по льготным тарифам компенсируется из бюджета.

<https://www.pnp.ru/politics/perevozkuz-slozhnykh-mineralnykh-udobreniy-na-dalnyi-vostok-subsidiruyut.html>

### **ПРАЙМ; 2020.11.23; РЖД ПЕРЕВОЗЯТ В ПРИМОРЬЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЕ ГРУЗЫ, БЕНЗИН И ДИЗТОПЛИВО, ОГРАНИЧИВ ДРУГИЕ ГРУЗЫ ИЗ-ЗА ЧС**

ОАО «РЖД» обеспечивает перевозки в Приморье продовольственных грузов, необходимых для снабжения региона, бензина и дизельного топлива, отправка остальных грузов ограничена из-за чрезвычайной ситуации в регионе после непогоды, сообщила компания.

Компания напоминает, что экстремальные погодные условия, сложившиеся в Приморском крае, повлияли на движение поездов и привели к прекращению выгрузки грузовых вагонов в портах.

«С целью предотвращения транспортного коллапса из-за скопления прибывающих в регион поездов, в том числе с экспортными товарами, ОАО «РЖД» с 19 ноября временно ограничило отправку грузов в направлении приморских станций. Исключение было сделано для продовольственных грузов, необходимых для снабжения региона. С 21 ноября также разрешена погрузка бензина и дизельного топлива, кроме экспортных поставок», – говорится в сообщении в понедельник.

По данным компании, за время действия ограничений РЖД отправили в адрес Приморья более 18,3 тысячи тонн товаров первой необходимости, в том числе 12 тысяч тонн продовольствия.



«В настоящее время компания совместно с грузоотправителями и грузополучателями принимает меры по скорейшему восстановлению нормальной работы», – отмечается в сообщении.

Компания проводит мониторинг по всем ключевым предприятиям непрерывного цикла, оцениваются остатки продовольствия на складах, а также запасы топлива на основных нефтебазах, включая аэропорт Владивостока. По ее компании, ситуация на всех предприятиях рабочая, для осуществления бесперебойного производства имеется достаточное количество сырья и топлива. РЖД добавляют, что находятся в постоянном контакте с органами власти для оперативного реагирования на запросы по организации перевозок грузов.

### **ТАСС; 2020.11.24; РОССИЯ МОЖЕТ ПРЕДЛОЖИТЬ БЕЛОРУССИИ ПОСТРОИТЬ СОБСТВЕННЫЙ ТЕРМИНАЛ ПОД УДОБРЕНИЯ В ПОРТУ РФ**

**Минтранс РФ** может предложить белорусским грузоотправителям построить собственный терминал для перевалки удобрений в одном из российских портов, сообщил журналистам **замминистра транспорта РФ Юрий Цветков**.

«Сейчас этот вопрос (о перевалке белорусских нефтепродуктов в портах РФ – прим. ТАСС) в работе, **Минтранс** с участием Минэнерго и Минпромторга продолжают проводить работу и обсуждать этот вопрос. При участии представителей правительства и бизнеса Белоруссии была отслежена цепочка движения этих товаров, по территории Белоруссии и России для транспортировки привлекается железная дорога, также учитывается стоимость перевалки в портах данных видов грузов и стоимость фрахта. В Минске 29 сентября подписан протокол о перевозках таких номенклатур: с какой станции и какой груз идет, какова его стоимость. После этого проводилось сравнение этих тарифов с российскими, сейчас в процессе переговоров можно «поджаться», – сказал он.

Замглавы **Минтранса** добавил, что «Российские железные дороги» уже предоставляют 50-процентную скидку для белорусских коллег. При этом стоимость перевалки в портах зачастую выше из-за отсутствия долгосрочных контрактов take-or-pay. Цветков подчеркнул, что делать какие-то скидки из бюджета для снижения стоимости транспортировки белорусских грузов не планируется. Кроме того, возможно, Россия предложит Белоруссии построить собственный терминал для перевалки удобрений в одном из портов РФ.

Вице-премьеры РФ Александр Новак и Алексей Оверчук ранее провели переговоры с вице-премьером Белоруссии Юрием Назаровым по вопросам двустороннего сотрудничества в нефтяной сфере, а также о возможности экспорта белорусских нефтепродуктов через инфраструктуру РФ. Ранее сообщалось, что Россия и Белоруссия начали прорабатывать вопрос перенаправления поставок нефтепродуктов из портов Литвы в РФ из-за заявлений литовской стороны в связи с политической ситуацией в Белоруссии. Новак говорил, что объем перенаправленных поставок нефтепродуктов из портов Литвы в РФ может составить до 4-6 млн тонн.

<https://tass.ru/ekonomika/10075561>

### **ТАСС; 2020.11.23; МИНТРАНС РАССЧИТЫВАЕТ ПОДГОТОВИТЬ «ВОДНЫЙ» НАЦПРОЕКТ К АПРЕЛЮ 2021 ГОДА**

**Минтранс России** рассчитывает подготовить национальный проект по развитию внутреннего водного транспорта к апрелю 2021 года. Об этом журналистам сообщил **замминистра транспорта Юрий Цветков**.

«Это национальный проект, нами разработана концепция. Мы хотим подготовить документ к апрелю будущего года. Мы продолжаем работать с субъектами. В апреле мы его подготовим и внесем», – сказал Цветков.

По его словам, помимо инфраструктурной составляющей, в нацпроект войдет дноуглубление и реконструкция существующих гидротехнических сооружений, которым зачастую по 50-70 лет. Планируется включить в документ и развитие речных пассажирских перевозок внутри региона и на межрегиональном уровне. Нацпроект предусматривает и обновление флота. Замминистра также добавил, что цели документа не ограничатся транспортной составляющей, туда войдут решение задач водопользования и развитие рыбного хозяйства.

«Нельзя сказать, что мы, решая эту задачу (реализации нацпроекта – прим. ТАСС), решим только транспортную, транспортная – это маленькая часть. А на самом деле, решается глобальная задача комплексного развития экономики РФ», – заключил он.

<https://tass.ru/ekonomika/10075549>

На ту же тему:

[https://www.securitymedia.ru/news\\_one\\_11883.html](https://www.securitymedia.ru/news_one_11883.html)

<https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/mintrans-rf-rasschityvaet-podgotovit-vodnyy-natsproekt-k-aprelyu-2021-goda/>

### **ТАСС; 2020.11.23; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ СБОР В ПОРТАХ СОСТАВИТ 5-6 МЛРД РУБЛЕЙ В ГОД НА ВСЮ РОССИЮ**

Инвестиционный сбор в портах РФ составит 5-6 млрд рублей в год на всю страну, сообщил журналистам замглавы Минтранса России **Юрий Цветков**.

«После определения ФАС перечня портов, с которых он [инвестсбор] взимается, определены и максимальные размеры сборов – это порядка 5-6 млрд рублей в целом на всю страну. Эта сумма затем проецируется в ставки для каждого порта. Статистика по портовым сборам, кроме инвестиционного, составляет около 22 млрд рублей. В общей доле сборов стоимость судозахода является минимальной величиной. Сейчас мы предлагаем сделать первый шаг в части введения инвестиционного портового сбора. Если возникнут проблемы, на их решение будут направлены силы **Минтранса**, Росморречфлота, «Росморпорта», ФАС и возможно будет некоторые нюансы отрегулировать», – рассказал Цветков.

Он напомнил, что приступить к взиманию портового инвестиционного сбора планируется в 2021 году.

О ставках инвестсбора

ФАС России ранее подготовила проект приказа об утверждении ставок инвестиционного сбора в портах РФ. Документ опубликован на официальном портале разработки нормативно-правовых актов.

Проект приказа содержит список портов, где будет взиматься инвестсбор. В перечень включены Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга, Высоцк, Восточный, Находка, Новороссийск, Туапсе, Владивосток, Ванино, Де-Кастри, Пригородное и Мурманск – всего тринадцать портов.

Размер сбора в 2021 году составит 12,31 руб./1 GT (валовая вместимость судна). ФАС предлагает установить повышающий коэффициент в размере 1,235 на 2022 год к 2021 году, и 1,406 на 2023 год к размеру 2021 года.

Проектом приказа устанавливается, что обозначенные ставки инвестиционного портового сбора, взимаемого «Росморпортом» в морских портах РФ, являются предельно максимальными. При этом «Росморпорт» имеет право применять ставки инвестиционного портового сбора на уровне или ниже предельного максимального уровня.

<https://tass.ru/ekonomika/10075555>

### **ПРАЙМ; 2020.11.23; МИНТРАНС РФ ГОТОВ ПРЕДОСТАВИТЬ СКИДКИ ПРОМЫШЛЕННИКАМ ПОСЛЕ ВВЕДЕНИЯ ИНВЕСТСБОРА В ПОРТАХ**

**Минтранс России** готов предоставить скидки грузоотправителям при необходимости после введения инвестиционного сбора в российских портах, заявил **замглавы ведомства Юрий Цветков**.

**Минтранс** в начале ноября подготовил проект приказа об утверждении инвестсбора в российских портах в 2021-2023 годах на общую сумму 18,652 миллиарда рублей. В материалах ведомства отмечалось, что предпосылкой к введению портового сбора в России «послужило резкое и долговременное ослабление рубля» к доллару.

Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) позднее направил письма в **Минтранс** и Федеральную антимонопольную службу (ФАС) с замечаниями по проекту введения инвестсбора в портах. Промышленники утверждают, что такая мера увеличит стоимость захода судна в порт в среднем на 10%.

Цветков пояснил, что цифры РСПП о росте на 10% стоимости захода судна в порт необоснованны. «Мне кажется, они совсем натянуты. Напомню, сейчас порядка 5 миллиардов рублей предполагается вводить (в 2021 году – ред.) для портов всей страны, что, конечно, не повлияет на привлекательность российских портов», – сказал замглавы **Минтранса журналистам в кулуарах форма «Транспортная неделя 2020»**.

«Если в первый год после введения инвестсбора появится дополнительная нагрузка (на грузоотправителей – ред.), предусмотрен механизм скидок», – сообщил Цветков. Он добавил, что в случае возникновения такой проблемы ведомство готово рассматривать каждый случай и предоставлять необходимые льготы и скидки.

«Сейчас речь идет о том, чтобы в целом ввести инвестсбор в стране. Отрегулировать и доработать его можно уже в действии, что в наших силах. Механизм должен работать», – резюмировал замминистра, добавив, что перенос введения инвестсбора на 2022 год не планируется.

### **ПРАЙМ; 2020.11.23; СУБСИДИРОВАНИЕ НЕОБХОДИМО ПАССАЖИРСКИМ ПОРТАМ РФ И СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ – МИНТРАНС**

Предоставление субсидий для восстановления после пандемии коронавируса необходимо как пассажирским портам России, так и судоходным компаниям, считает **заместитель министра транспорта РФ Юрий Цветков**.

«На морском и речном транспорте из-за пандемии пострадали те виды деятельности, которые связаны с пассажирскими перевозками. Помимо судоходных компаний, в первую очередь – круизных, также пострадали и портовые терминалы», – рассказал Цветков журналистам **в кулуарах форума «Транспортная неделя»**.

Он напомнил, что ранее ведомство выступало с предложениями по субсидированию морского и речного транспорта в части поддержки пассажирских судоходных компаний, но идею не поддержали в Минфине и Минэкономразвития. «Мы обращались трижды с такими предложениями. Будем пытаться делать то же самое с портами. Однако мне кажется, что тогда должны быть и субсидии как портам, так и судоходным компаниям, потому что это единый транспортный механизм, обслуживающий пассажиров», – считает Цветков.

С предложением предоставить госсубсидии российским портам на восстановление после COVID-19 в ноябре выступал исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов (АСОП) Серик Жусупов. Средства нужны для поддержания имущества в «надлежащем виде» согласно требованиям по содержанию объектов пунктов пропуска и законам транспортной безопасности. Он считает, что, прежде всего, требуется поддержка трем объектам: пассажирским портам Сочи, Санкт-Петербург и «Владивостокскому морскому терминалу».

Ранее АСОП сообщала, что российские порты за первые три квартала 2020 года из-за эпидемиологической обстановки обслужили на 74% меньше пассажиров по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – 503,5 тысячи человек.

### **REGNUM; 2020.11.24; В ГОСДУМЕ ОЖИДАЮТ ПРОБЛЕМЫ ИЗ-ЗА ВВЕДЕНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД ПО РЕКАМ**

Идея ввести плату за передвижение по рекам России – «сомнительная и социально чувствительная». Об этом корреспонденту ИА REGNUM 23 ноября заявил **глава комитета Госдумы по труду и соцполитике Ярослав Нилов** (ЛДПР).

«Страна у нас настолько разная, что периодически решения, которые принимаются в центре, больно ударяют по регионам. Например, говоря о транспортной безопасности, несколько лет назад создали возмутительную ситуацию, когда жители Архангельской области и Ненецкого АО не смогли пользоваться своим водным транспортом для того, чтобы ездить домой или на дачи. В том же Ненецком АО во время судоходного сезона жители каждый день ездят на работу в Нарьян-Мар и обратно, там тоже создана инфраструктура, есть место для заправки. И что? С них брать плату за это? Нет, конечно, это недопустимо», – заявил Нилов.

Он возмущен предложением брать плату с граждан за использование природных богатств. «Брать плату за то, что граждане пользуются природными богатствами, которые принадлежат всем гражданам, всей стране, и объяснять это строительством инфраструктуры, которой будут пользоваться отдельные категории, я считаю, что это неправильно. Вопрос надо обсуждать, и сейчас время перенапряжено и так из-за ковида, из-за ограничительных мер, и любые подобные вещи воспринимаются в штыки», – отметил парламентарий.

Кроме того, он указал еще на одну проблему.

«Мы уже столкнулись с платными дорогами: сколько нареканий – начиная от необоснованных ограничений скорости до некорректно работающих камер и качества дорожного покрытия. Но платным дорогам хотя бы есть альтернатива проезда – можно проехать бесплатно. А как они собираются действовать в ситуации с реками», – рассуждает Нилов.

По словам **главы Росморречфлота Александра Пошивая**, в России планируют брать плату за движение по рекам: платным станет прохождение участков рек, на которых модернизируется инфраструктура, сказал он в ходе форума «Транспортная неделя 2020».

<https://regnum.ru/news/3122682.html>

### **ТАСС; 2020.11.23; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА КРУПНЕЙШЕГО АЭРОПОРТА ЯНАО ЗАВЕРШИТСЯ В КОНЦЕ 2022 ГОДА**

Строительство нового пассажирского терминала аэропорта Нового Уренгоя, крупнейшего в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО), планируется завершить в четвертом квартале 2022 года. Об этом сообщила пресс-служба аэропорта в понедельник.

«Договор генерального подряда на строительство пассажирского терминала в аэропорту Новый Уренгой (управляется УК «Аэропорты регионов») с объектами сопутствующей и инженерной инфраструктуры сегодня подписали генеральный директор УК «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский и управляющий партнер ООО «Лимакаршстрой» (Limak Marash) Селчук Караджа. <...> Согласно договору генподряда, срок сдачи объектов – IV квартал 2022 года», – говорится в сообщении.

Генеральному подрядчику предстоит реализовать проект строительства нового пассажирского терминала, в основе архитектурной концепции которого лежит образ чума – традиционного жилища народов Севера. При строительстве здания аэровокзала будут

использованы современные строительные материалы, обеспечивающие как эстетические, так и практические свойства – энергоэффективность и шумозащиту.

«Новый пассажирский терминал крупнейшего авиаузла Ямала площадью 18 тыс. кв. м будет оснащен тремя телескопическими трапами и 12 стойками регистрации. Его пропускная способность составит 840 пассажиров в час и 1,45 млн пассажиров в год. Мастер-план развития аэропорта предусматривает возможность в будущем увеличить площадь терминала и создать сектор для обслуживания международных рейсов», – сказали в аэропорту.

Отличительной особенностью аэровокзального комплекса станет теплый бас-гейт (тоннель для автобусов), расположенный в самом терминале и предназначенный для посадки и высадки пассажиров в перронные автобусы в закрытом помещении, что особенно актуально для суровых погодных условий Крайнего Севера. На привокзальной площади перед новым терминалом планируется обустройство краткосрочной и долгосрочной парковок общей вместимостью 300 машино-мест.

«В настоящий момент генподрядчик ведет подготовительные работы, мобилизуя персонал и технику на стройплощадку. В проекте будет задействовано в среднем 250-300 строителей и более 25 единиц крупной строительной техники. Забивка первых свай для обустройства фундамента нового терминала запланирована на декабрь текущего года, всего проектом предусмотрено устройство порядка тысячи свай», – отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/10073581>

### **ИА RAMBLER NEWS SERVICE; 2020.11.23; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВДВОЕ СОКРАТИЛО КВОТУ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ**

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин подписал постановление о сокращении квоты на найм иностранных пилотов для авиакомпаний до 100 человек. Документ размещен на официальном интернет-портале правовой информации.

Согласно тексту документа, максимальная численность иностранных граждан, которые могут быть приняты на работу для замещения должности командира гражданского воздушного судна, теперь будет составлять не 200, а 100 человек.

В мае прошлого года правительство сократило квоту с 400 до 200 человек.

Тогда **Минтранс** объяснял это тем, что установленная квота превышает потребность в иностранных пилотах.

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-vdvoe-sokratilo-kvotu-dlya-inostrannih-pilotov-2020-11-23/>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.23; «АЭРОФЛОТ» ЗАПУСКАЕТ РЕЙСЫ МЕЖДУ БАКУ И МОСКВОЙ**

Граждане России, оставшиеся в Азербайджане из-за пандемии коронавируса, смогут вернуться на родину регулярными чартерными рейсами, сообщили РИА Новости в пресс-службе Международного аэропорта Гейдар Алиев.

«С 26 ноября **авиакомпания «Аэрофлот»** приступит к выполнению регулярных чартерных рейсов по маршруту Баку – Москва. Рейсы будут выполняться дважды в неделю по четвергам и воскресеньям», – уточнили в пресс-службе.

Кроме того, по данным аэропорта, авиакомпания SkyUp Airlines 30 ноября осуществит чартерный рейс Баку – Киев, которым на родину смогут вернуться граждане Украины.

«К полетам будут допускаться только пассажиры, имеющие гражданство или право въезда в страну назначения, а также прошедшие тестирование и получившие негативный результат на коронавирус (COVID-19)», – уточнили в аэропорту Гейдар Алиев.

<https://ria.ru/20201123/reysy-1585911840.html>

### **ПРАЙМ; 2020.11.23; БЕЛОРУССКАЯ «БЕЛАВИА» СКОРРЕКТИРОВАЛА СРОКИ ПРИОСТАНОВКИ БОЛЬШИНСТВА РЕЙСОВ В РФ**

Белорусская авиакомпания «Белавиа» скорректировала сроки приостановки большинства рейсов в РФ, сообщается в понедельник на сайте перевозчика.

«В связи с приостановкой международных авиационных перевозок в ряде стран из-за ситуации с коронавирусом авиакомпания «Белавиа» продлевает приостановку выполнения полетов ... во все пункты России, кроме Москвы («Домодедово»), по 24 декабря в связи с отсутствием разрешения со стороны Российской Федерации», – говорится в сообщении.

В начале ноября «Белавиа» продлила приостановку полетов во все пункты России, кроме московского аэропорта «Домодедово», до 27 марта 2021 года. Однако перевозчик отмечал, что если российские авиационные власти примут решение дать разрешение на полеты раньше этого срока, «Белавиа» готова начать выполнение рейсов и в другие аэропорты, кроме «Домодедово».

### **ТАСС; 2020.11.23; ВЛАСТИ ВЕНЕСУЭЛЫ СООБЩИЛИ ОБ ОТКРЫТИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ С 23 НОЯБРЯ**

Венесуэла открывает коммерческое авиасообщение с Россией с 23 ноября текущего года. Об этом говорится в заявлении, опубликованном в понедельник в Twitter Национального института гражданской авиации южноамериканской страны.

«Национальный институт гражданской авиации во исполнение распоряжений национального правительства ради того, чтобы продолжать гарантировать безопасность венесуэльского народа и оказывать необходимую поддержку во время нынешних рисков, связанных с пандемией COVID-19, сообщает об открытии коммерческих авиарейсов в Россию и Боливию и обратно с 23 ноября этого года в дополнение к таким направлениям, как Мексика, Доминиканская Республика, Иран, Турция и Канада», – говорится в сообщении органа, действующего при Министерстве транспорта Боливарианской Республики.

В документе не уточняется, какая авиакомпания будет выполнять авиарейсы и с какой регулярностью они будут осуществляться.

В августе **Росавиация** сообщила, что Венесуэла назначила Conviaса перевозчиком по регулярным прямым рейсам из аэропорта Каракаса в Москву. В свою очередь вице-министр транспорта Боливарианской Республики и руководитель этой авиакомпании Рамон Веласкес в начале ноября выразил надежду, что открытие авиасообщения с Россией состоится на первой неделе декабря. Ранее посол РФ в Венесуэле Сергей Мелик-Багдасаров сообщал, что страны рассматривают варианты установления прямого авиасообщения.

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

<https://tass.ru/ekonomika/10076053>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.11.23; МОСКВА И КАРАКАС ВОЗОБНОВЯТ АВИАСООБЩЕНИЕ**

Между Москвой и Каракасом прорабатывается вопрос скорого возобновления прямого авиасообщения, рассказал в понедельник, 23 ноября, посол РФ в Венесуэле Сергей Мелик-Багдасаров.

«Насколько нам известно, на данный момент вопрос о выдаче разрешения венесуэльской авиакомпании на полеты в Москву находится в стадии решения, поскольку требует согласования ряда российских госорганов, компетентных в сферах регулирования авиаперевозок и санитарно-эпидемиологического контроля», – приводит слова дипломата ТАСС.

Отмечается, что прямой рейс по маршруту Каракас – Москва будет осуществлять авиакомпания «Конвиаса». Он состоится уже в ближайшее время, добавил посол.

Из-за пандемии коронавируса в России с 27 марта полностью приостановили регулярное и чартерное международное авиасообщение. Разрешались только вывозные рейсы, которыми россиян возвращали на родину.

В августе российские власти возобновили регулярные рейсы с Лондоном, Стамбулом, Занзибаром (Танзания), а также со Швейцарией – только для обладателей вида на жительство в этой стране. Кроме того, такие рейсы возобновили в несколько городов Турции.

В сентябре на взаимной основе было возобновлено международное авиасообщение с Египтом (три рейса в неделю), ОАЭ и Мальдивами (по два рейса в неделю), а также с Белоруссией, Казахстаном, Киргизией и Южной Кореей.

С 15 октября Россия открыла авиасообщение с Сербией и Кубой, а с 1 ноября – с Японией. С 19 ноября «Аэрофлот» возобновил полеты в Гонконг, а с середины ноября S7 запустил чартерные рейсы из Москвы во Францию, Испанию и Италию. В свою очередь с 21 ноября Ethiopian Airlines начал регулярные полеты из эфиопской столицы Аддис-Абебы в Москву.

Вместе с этим 18 ноября стало известно, что российские авиакомпании получили допуски на полеты в Белоруссию, Израиль, Ливан, Марокко, Оман, Словакию, Узбекистан, Финляндию, Хорватию, на Кубу, Кипр и Мальдивы.

<https://iz.ru/1091135/2020-11-23/moskva-i-karakas-vozobnoviat-aviasoobshchenie>

### **ТАСС; 2020.11.23; АВИАКОМПАНИЯ NORDWIND ОТМЕНИЛА РЕЙСЫ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В НИЖНИЙ НОВГОРОД И ЧЕЛЯБИНСК**

Авиакомпания Nordwind отменяет с 26 ноября прямые регулярные рейсы из Калининграда в Нижний Новгород, сообщила в понедельник пресс-служба Калининградского аэропорта Храброво.

«Авиакомпания Nordwind («Северный ветер») отменяет с 26 ноября 2020 года прямые рейсы по маршруту Калининград – Нижний Новгород. Рейсы по данному направлению в рамках действия зимнего расписания выполняться не будут», – отмечает пресс-служба.

Также с 26 ноября компанией отменяются прямые рейсы из Калининграда в Челябинск.

«На сегодняшний день рейсы отменены с 26 ноября до 24 декабря», – уточняет пресс-служба. О причинах отмены полетов по этим маршрутам не сообщается.

Ранее сообщалось о том, что авиакомпания Nordwind пока до 18 декабря отменила запланированные с 16 ноября, дважды в неделю, прямые рейсы по маршруту Стамбул – Калининград – Стамбул в связи со сложной эпидемиологической обстановкой. С того же дня этим перевозчиком перестали выполняться заявленные в зимнем расписании прямые рейсы из Калининграда в Сочи.

Представитель аэропорта Наталья Грицун сказала ТАСС, что на сегодня компания Nordwind совершает из Калининграда дважды в неделю рейсы лишь в Казань.

Международный аэропорт Калининграда имеет статус федерального. Связан регулярным воздушным сообщением с Москвой, Санкт-Петербургом, Екатеринбург, Череповцом, Белгородом, Сыктывкар, Пермью, Псковом, Петрозаводском, Мурманском, Архангельском, Ростовом-на-Дону, Калугой, Краснодаром, Челябинском, Минеральными

Водами, Казанью, Самарой, Саратовом, Анталей. Пассажиропоток аэропорта в 2019 году составил 2,3 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/10074277>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.23; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ, КАК ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА БИЛЕТЫ У ИНОСТРАННОЙ КОМПАНИИ**

Эксперт рассказал, возможно ли вернуть деньги за авиабилеты, приобретенные у иностранного перевозчика, сообщает TourDom.ru.

Туристка Валерия рассказала, что 23 сентября она купила на сайте иностранного перевозчика авиабилеты на рейс по маршруту Москва – Занзибар (Танзания) с пересадкой в одном из Ближневосточных государств. Вылет – 31 декабря, возвращение – 11 января. Через две недели узнала из СМИ, что у компании нет разрешения на маршрут от **Росавиации**. Информацию, что перелет не состоится, подтвердили и в московском представительстве перевозчика.

Путешественница направила претензию в головной офис за границей. Там приняли и зарегистрировали обращение и пообещали ответить в течение пятнадцати дней. С тех пор, по словам Валерии, прошло более полутора месяца, однако ей так и не предложили ни возврат денег, ни ваучер на альтернативный перелет в более поздние даты.

Она уточняет, что связаться как с московским, так и с иностранным представительствами она не может, письма и звонки остаются без ответа. Валерия сообщила о своей проблеме в соцсетях. Как выяснилось, добиться возврата денег от перевозчика за отмененные авиарейсы пытаются еще как минимум пятнадцать человек.

Как поясняет основатель юридического агентства Георгий Мохов, у России нет соглашения о взаимном признании судебных актов со страной, в которой зарегистрирована авиакомпания. Поэтому, если даже российский суд примет решение в пользу пассажира, перевозчик исполнит его разве что в добровольном порядке.

Гражданин РФ может попробовать обратиться к авиавластям иностранного государства с просьбой урегулировать ситуацию. Или же судиться с компанией за границей, но это затратно. Юрист рекомендует при бронировании авиабилетов предварительно уточнять на сайтах перевозчиков или агентов условия возврата средств, в случаях если рейс будет отменен.

<https://ria.ru/20201123/aviability-1585945497.html>

[Вернуться в оглавление](#)