



Ежедневный мониторинг СМИ

25 НОЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РБК; ВИНОГРАДОВА ЕКАТЕРИНА; 2020.11.25; ПРИНЯТЬ НА ЧЕРНЫЙ ДЕНЬ	3
ТАСС; 2020.11.24; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ПРОЕКТ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА 2021-2023 ГОДЫ	4
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.11.25; 3 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПОДДЕРЖКУ АВИАСООБЩЕНИЯ ЗАВИСЛИ НА СОГЛАСОВАНИЯХ; ПРИ ЭТОМ СУБСИДИЯ ДЕЙСТВУЕТ ДО 1 ДЕКАБРЯ	8
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.11.25; «РОСТЕХ» ЗАЙМЕТСЯ ПРОИЗВОДСТВОМ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ КАНАТНЫХ ДОРОГ; КОРПОРАЦИЯ СОЗДАЕТ СП СО ШВЕЙЦАРСКОЙ ВАРТНОЛЕТ	9
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.11.24; УКРАИНА ВЫПРЯМИЛА УГОЛЬ; ИМПОРТ ИЗ РОССИИ ОБОШЕЛСЯ БЕЗ БЕЛОРУССИИ	10
РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, ТАЛАВРИНОВ МАКСИМ; 2020.11.25; ДОЛЯ КРУПНЕЙШЕГО МИНОРИТАРИЯ В «АЭРОФЛОТЕ» СОКРАТИЛАСЬ ВДВОЕ....	12
КОММЕРСАНТЬ; 2020.11.24; АВИАКОМПАНИИ ЗАТЯГИВАЮТ РЕМНИ; IATA ОБНОВИЛА ПРОГНОЗЫ ПО УБЫТКАМ И ВОССТАНОВЛЕНИЮ ОТРАСЛИ	13
РБК; СУХОРУКОВА ЕЛЕНА; 2020.11.24; ГДЕ МОЖНО ВСТРЕТИТЬ НОВЫЙ ГОД ЗА ГРАНИЦЕЙ И СКОЛЬКО ЭТО СТОИТ. ИНСТРУКЦИЯ	14
ТАСС; 2020.11.24; ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» ОБЕСПЕЧИЛ ПЕРВУЮ ПРОВОДКУ В АКВАТОРИИ СЕВМОРПУТИ	18
КОММЕРСАНТЬ # САРАТОВ; 2020.11.24; НАЧАЛСЯ МОНТАЖ ПРОЛЕТОВ НОВОГО МОСТА ОБЪЕЗДНОЙ МАГИСТРАЛИ ВОКРУГ ВОЛГОГРАДА	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.11.24; ТВЕРДОЕ ПОКРЫТИЕ; НАЦПРОЕКТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕМОНТУ ДОРОГ В ЭТОМ ГОДУ УЖЕ ВЫПОЛНЕН НА 94%	19
ТАСС; 2020.11.24; НОВЫЕ НИЗКОПОЛЬНЫЕ ТРАМВАИ ЗАРАБОТАЮТ НА САМОМ ПОПУЛЯРНОМ МАРШРУТЕ ИЖЕВСКА	19
ТАСС; 2020.11.24; РЕМОНТ ПОДЪЕЗДА К НОВОМУ АВТОМОБИЛЬНОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ ЗЕЮ В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ	20
ТАСС; 2020.11.24; РОСТОВСКУЮ ТРАССУ, ЯВЛЯЮЩУЮСЯ БЕСПЛАТНЫМ АНАЛОГОМ М-4 «ДОН», ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2021 ГОДУ	20
ТАСС; 2020.11.24; ПЕРВЫЙ ЦЕНТР ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА ОТКРЫЛИ В КЧР	21
ТАСС; 2020.11.24; ДО КОНЦА ГОДА АВТОПАРК ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ЯКУТИИ ПОПОЛНИТСЯ 30 НОВЫМИ МАШИНАМИ	21
ПРАЙМ; 2020.11.24; FITSN ОЦЕНИЛ КОНЦЕПЦИЮ СЛИЯНИЯ ГТЛК И «ВЭБ- ЛИЗИНГА»	22
ПРАЙМ; 2020.11.24; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УВЕЛИЧИЛО ОБЪЕМ СУБСИДИИ ГТЛК НА ЗАКУПКУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ДО 16,9 МЛРД РУБ	22
КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; 2020.11.24; ПО НОВЫМ МАРШРУТАМ; ПРИКАМЬЕ ЗАКЛЮЧИЛО ВАЖНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	23
ГУДОК; АБДРИМОВА МАРИЯ; 2020.11.24; ТРАНСПОРТНИКИ ОБЪЕДИНИЛИСЬ; СОВЕТЫ ПО ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ КВАЛИФИКАЦИЯМ НА ТРАНСПОРТЕ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ	24

РЖД-ПАРТНЕР; 2020.11.24; ЭКСПЕРТЫ SYNERDOCS, KNAUF И CRAFTER РАССКАЗАЛИ О ПРАКТИЧЕСКОЙ ЧАСТИ ЭКСПЕРИМЕНТА МИНТРАНСА	26
РЖД-ПАРТНЕР; ЧЕРНЫШЕВСКАЯ ЮЛИЯ; 2020.11.24; ПЕРЕХОД НА ЭЛЕКТРОННЫЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ СНИЗИТ РИСК МОШЕННИЧЕСТВА НА РЫНКЕ	26
РЖД-ПАРТНЕР; САЛЕЕВА МАРИЯ; 2020.11.24; НЕХВАТКА ФИНАНСИРОВАНИЯ И СОТРУДНИКОВ СКАЗАЛАСЬ НА БЕЗОПАСНОСТИ МЕТРОПОЛИТЕНОВ	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; БАРШЕВ ВЛАДИМИР; 2020.11.24; САМОКАТЧИКОВ ВВОДЯТ В ЖЕСТКИЕ СКОРОСТНЫЕ РАМКИ	29
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2020.11.24; ПОМОЖЕТ ЛИ БРАСЛЕТ НЕ УСНУТЬ ЗА РУЛЁМ?; ГОВОРЯТ, КАКОЙ-ТО ПРИБОР ПРИДУМАЛИ, ЧТОБЫ НЕ ЗАСЫПАЛИ ЗА РУЛЕМ. КАК ОН РАБОТАЕТ?	29
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ФРАДКИНА ЛЮДМИЛА; 2020.11.25; МОСКОВСКИЕ ДИАМЕТРЫ РАСШИРЯЮТ ПУТИ	30
ТАСС; 2020.11.24; ДУМА УТОЧНИЛА ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗЧИКАМ ДЛЯ ДОПУСКА К МЕЖДУНАРОДНЫМ АВТОПЕРЕВОЗКАМ.....	31
ТАСС; 2020.11.24; ВЛАСТИ КУЗБАССА СООБЩИЛИ О ПОЧТИ ПЛАНОВОМ КОЛИЧЕСТВЕ АВТОБУСОВ НА МАРШРУТАХ В НОВОКУЗНЕЦКЕ.....	32
ТАСС; 2020.11.24; В ДАГЕСТАНЕ НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОВРЕЖДЕННУЮ ДОЖДЕМ СТЕНУ ПУТЕПРОВОДА	33
ТАСС; 2020.11.24; КУРГАНСКИЕ ДЕПУТАТЫ ВЕРНУЛИ ДЕТЯМ-СИРОТАМ ПРИОСТАНОВЛЕННЫЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ ЛЬГОТЫ НА ПРОЕЗД.....	33
ГУДОК; ПОТАЕВА КСЕНИЯ; 2020.11.24; ОАО «РЖД» ПРОДОЛЖАЕТ ПРОДАЖУ НЕПРОФИЛЬНЫХ АКТИВОВ	34
ПРАЙМ; 2020.11.24; РЖД РАЗМЕСТЯТ НОВЫЙ ВЫПУСК БЕССРОЧНЫХ ОБЛИГАЦИЙ В ОБЪЕМЕ 33 МЛРД РУБ.....	35
ТАСС; 2020.11.24; ПРОЕЗД ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ РФ И МОНГОЛИЕЙ ПРИОСТАНОВЛЕН В ЗАБАЙКАЛЬЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ.....	35
REGNUM; 2020.11.24; НИЖЕГОРОДСКИЙ ГИДРОУЗЕЛ: В СПОРЕ ЗА ДОРОГОСТОЯЩИЙ КОНТРАКТ ПОСТАВЛЕНА ТОЧКА	36
ВЕСТИ ФМ; БЕЙЛИН БОРИС; 2020.11.25; «МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ» РЕЧНЫЕ УЧАСТКИ В РОССИИ СТАНУТ ПЛАТНЫМИ	37
ИЗВЕСТИЯ; 2020.11.24; НА МАЛЬДИВЫ ИЗ РОССИИ СТАРТУЮТ ТУРЫ С ПЕРЕЛЕТОМ НА ЧАРТЕРЕ	38
ПРАЙМ; 2020.11.25; НОВЫЙ ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» ЛИЧНО ЗАВЕРИЛ ПАССАЖИРОВ В БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПО COVID	38
ПРАЙМ; 2020.11.24; РОССИЙСКИЙ РЫНОК ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК ВОССТАНОВИЛСЯ ПОСЛЕ COVID-19 – IATA	39
ТАСС; 2020.11.24; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В ОКТЯБРЕ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 39%.....	39
ТАСС; 2020.11.24; РОСАВИАЦИЯ ПРОСУБСИДИРУЕТ 266 РЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ В 2021 ГОДУ	40

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; ВИНОГРАДОВА ЕКАТЕРИНА; 2020.11.25; ПРИНЯТЬ НА ЧЕРНЫЙ ДЕНЬ

Принятый Госдумой во втором чтении федеральный бюджет могут скорректировать, если пандемию не удастся остановить в первой половине 2021 года. Об этом заявили опрошенные «Известиями» эксперты. Впрочем, пока нынешняя версия бюджета их устраивает. Сильными сторонами главного финансового документа аналитики признали рост расходов на поддержку экономики, социальные меры и региональные трансферты. По словам председателя комитета Госдумы по бюджету и налогам Андрея Макарова, главные изменения ко второму чтению были связаны с финансированием общенационального плана действий и перераспределением средств внутри нацпроектов.

ПОПРАВКИ НА 3,5 ТРИЛЛИОНА

К проекту федерального бюджета на 2021-2023 годы было одобрено более 660 поправок, в сумме эти решения перераспределили около 3,5 трлн рублей. Нижняя палата парламента работала над корректировками совместно с правительством, и сотрудничество еще никогда не было таким плотным, сказал председатель комитета Госдумы по бюджету и налогам Андрей Макаров. По его словам, в первую очередь изменения коснулись финансирования общенационального плана действий – документа, направленного на восстановление занятости и доходов населения, а также роста экономики и долгосрочных структурных изменений.

– Только на 2021 год средства на эти цели распределены в размере почти 640 млрд рублей, – сообщил Андрей Макаров.

Затронули поправки и кредитные программы поддержки занятости для компаний из наиболее пострадавших от пандемии отраслей. На это в следующем году направят 421 млрд рублей, отметил глава комитета. А на меры для снижения средневзвешенной ипотечной ставки по жилищным кредитам ниже 8%, в частности на льготную ипотечную программу под 6,5%, будет заложено 23,4 млрд в 2021-м, сказал он.

Вторым важным направлением поправок к проекту федерального бюджета Андрей Макаров назвал перераспределение средств, отведенных на реализацию нацпроектов и **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.**

– В 2021 году эта сумма составит почти 650 млрд рублей, в 2022-м – 777 млрд, в 2023-м – более 900 млрд, – сообщил глава комитета по бюджету.

Поправки также распределяют деньги на модернизацию первичного звена здравоохранения, региональные и социальные доплаты к пенсии, кроме того, восстанавливаются объемы субвенций бюджетам регионов, добавил он. Корректировки распределили межбюджетные трансферты почти на 1,5 трлн рублей только на 2021 год.

– Это значит, что регионы получают средства досрочно. К третьему чтению мы будем ставить задачу по заключению всех соглашений с регионами в соответствующие сроки, чтобы деньги заработали сразу – с 1 января, – заверил Андрей Макаров.

Проект бюджета предусматривает рост доходов с 18,7 трлн рублей в 2021 году до 20,6 трлн в 2022-м и 22,2 трлн в 2023-м. Расходы же увеличатся с 21,5 трлн до 21,8 трлн и 23,6 трлн рублей соответственно. В итоге образуется дефицит: 2,4% ВВП – в 2021 году, 1% ВВП – в 2022-м и 1,1% ВВП – в 2023-м.

ЖАРКАЯ ДИСКУССИЯ

На пленарном заседании Госдума рассмотрела некоторые поправки, которые комитет отклонил, и провела по ним отдельное голосование. Впрочем, финальной картины процедура не изменила – в конечном итоге ни одно из предложений депутатов принято не было. Так, например, представитель КППРФ Вера Ганзя выступила с инициативой

увеличить поставки томографов в регионы, потратив на это 30 млрд рублей из резервного фонда правительства.

– Где взять специалистов, которые будут их обслуживать? Томограф без специалиста – это груда металлолома, правда, очень дорогого, – парировал Андрей Макаров.

Большое обсуждение было посвящено финансированию развития Дальнего Востока. Депутат от ЛДПР Андрей Андрейченко обратил внимание на кризисную ситуацию в Приморье, где на прошлой неделе прошел снежный циклон. Парламентарий заявил: региону уже сейчас необходимы дополнительные федеральные средства. Он предложил нарастить на 1 млрд ежегодно финансирование центров экономических субъектов ДФО, а также Минвостокразвития.

Жаркая дискуссия сложилась и по теме льготного жилья для молодых семей. Депутат от КПРФ Тамара Плетнева предложила увеличить на 40,5 млрд рублей финансирование по данной статье, аргументировав это тем, что отсутствие жилплощади разрушает семьи.

ВСЁ ЗАВИСИТ ОТ ПАНДЕМИИ

Опрошенные «Известиями» эксперты позитивно оценили принятые поправки. Наличие в проекте бюджета таких направлений расходования средств, как социальная поддержка, стимулирование занятости, инфраструктурные расходы и помощь региональным бюджетам, можно только приветствовать, заявил управляющий директор рейтингового агентства НКР Андрей Пискунов. Они отвечают потребностям национальной экономики в условиях экономического кризиса и пандемии, пояснил эксперт.

– Отдельно стоит отметить выделение 1,5 трлн рублей на межбюджетные трансферты. В 2020 году региональная казна столкнулась с существенным снижением налоговых доходов, и если пока резкого роста долговой нагрузки удалось избежать, то в 2021 году увеличение дефицитов неизбежно, – уверен Андрей Пискунов.

Выделенные деньги позволят сделать дефицит бюджетов субъектов более контролируемым, пояснил эксперт. Однако стоит помнить, что главный финансовый документ принимается в условиях высокой неопределенности. В случае если в первой половине 2021 года пандемию не удастся остановить, бюджет может подвергнуться коррекции, предупредил Андрей Пискунов.

Слабая сторона принятого проекта – централизация средств у федеральной власти, а также наращивание доходной части бюджета за счет ужесточения фискальной политики и налогового администрирования, категоричен аналитик «Фридом Финанс» Евгений Миرونюк.

В то время как сильной его чертой стали большие возможности по поддержке экономики, обеспеченные ростом расходов и заимствований. Впрочем, если ситуация с заболеваемостью не улучшится в начале 2021 года, эффект от увеличения бюджетных трат будет нивелирован, резюмировал эксперт.

ТАСС; 2020.11.24; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ПРОЕКТ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА 2021-2023 ГОДЫ

Госдума приняла во втором чтении проект федерального бюджета на 2021 год и плановый период 2022-2023 годов. Третье чтение документа запланировано на 26 ноября.

Во втором чтении Госдума поддержала распределение 1,5 трлн рублей в 2021 году, 929,4 млрд рублей в 2022 году и 1,052 трлн рублей в 2023 году. В связи с ухудшением экономической ситуации и снижением доходов регионов правительство предложило дополнительно направить им 100 млрд рублей для обеспечения сбалансированности бюджетов в 2021 году.

Поправки предусматривают перераспределение средств в рамках национальных проектов – объем средств растет с 2,2 трлн рублей в 2021 году до 2,7 трлн рублей в 2023 году. Ранее в Минфине сообщали, что объем поправок к проекту федерального бюджета на 2021-2023 годы составил около 3,5 трлн рублей.

По словам министра финансов РФ Антона Силуанова, Минфин наметит планы по реализации задач, которые Госдума поставит перед правительством. «Наша задача состоит в том, чтобы отработать проект постановления Госдумы в третьем чтении, наметить планы по реализации тех задач, которые Госдума поставит перед правительством РФ и обеспечить их выполнение», – отметил глава Минфина.

Деньги на городскую среду и патриотическое воспитание

Депутаты одобрили поправку об увеличении по сравнению с текущим годом более чем на 28% субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности авиаперевозок для населения. До 36,5 млрд рублей увеличивается финансирование реализации проекта «Формирование комфортной городской среды».

В рамках распределения межбюджетных трансфертов были поддержаны поправки, направленные на обеспечение занятости в шахтерских городах и поселках. Также в бюджете будут заложены средства на расселение жителей домов, расположенных на отработанных территориях ликвидированных шахт, до конца 2024 года. Таким образом, увеличиваются средства на программы местного развития и обеспечение занятости для шахтерских городов на 2021 год на 2,295 млрд рублей, на 2022 год – на 1,934 млрд, на 2023 год – на 2,456 млрд.

Кроме того, в проекте бюджета зарезервированы средства на строительство физкультурно-оздоровительных комплексов (ФОК) открытого типа – на эти цели выделено 2 млрд рублей. На оснащение оборудованием системы контроля доступа футбольных стадионов, принимающих матчи Российской Премьер-лиги, будет выделено по 390 млн рублей в 2021 и 2022 годах.

Также ежегодно будет выделяться 90 млрд рублей на первичное звено здравоохранения.

Во втором чтении также решено выделить 3,4 млрд рублей на реализацию федерального проекта «Патриотическое воспитание граждан». Средства пойдут на разработку и реализацию комплекса мер, направленных на развитие гражданского и патриотического воспитания учащихся общеобразовательных организаций (723 млн рублей), реализацию проектов и мероприятий «Юнармии», создание патриотического движения Ассоциации патриотических клубов «Я горжусь» (100 млн рублей) и ряд других направлений.

На реализацию мероприятий по развитию туризма и индустрии гостеприимства (в соответствии с решениями правительства РФ) будет выделено 17,6 млрд рублей в 2021 году. На организацию бесплатного горячего питания для младшеклассников – 540 млн рублей в 2021 году, на ежемесячное денежное вознаграждение за классное руководство – 760 млн рублей в 2021 году, на создание дополнительных мест в школах в отдельных субъектах РФ – 32,8 млрд рублей на 2021 год, 38 млрд рублей на 2022 год, 73,8 млрд рублей на 2023 год. На оснащение оборудованием системы контроля доступа футбольных стадионов, принимающих матчи Российской Премьер-лиги – будет направлено 0,39 млрд рублей в 2021 и 2022 годах.

Плата за пользование бюджетными кредитами на пополнение остатков средств на счетах бюджетов субъектов РФ (местных бюджетов) в 2021 году составит 0,1% годовых. Правительство РФ вправе в 2021 году принять решение о приобретении дополнительных инвестиционных паев закрытого паевого инвестиционного фонда «Российский фонд прямых инвестиций» в случае снижения объема денежных средств, составляющих его чистые активы, ниже 30 млрд рублей. Доходы от операций по управлению остатками средств на едином казначейском счете, в соответствии с Бюджетным кодексом распределенные в федеральный бюджет и бюджеты субъектов РФ, подлежат зачислению соответственно в федеральный бюджет и бюджеты субъектов РФ по нормативу 100%.

Правительство РФ вправе в 2021 году дать согласие на продление до 31 марта 2036 года срока возврата кредита (погашения основного долга) по кредитным соглашениям, заключенным российскими банками с организациями оборонно-промышленного комплекса (ОПК), обязательства по которым обеспечены госгарантиями РФ, и принять

решение о соответствующем увеличении срока действия указанных государственных гарантий РФ. Перечень таких соглашений и государственных гарантий РФ утверждается кабмином.

Субсидии ОАО «РЖД»

В 2021 году по решению правительства дополнительные средства федерального бюджета в объеме до 7,5 млрд рублей, могут быть направлены на предоставление субсидий ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) – на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате госрегулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта при перевозках пассажиров в пригородном сообщении, при поступлении в федеральный бюджет субсидии из бюджета Москвы в объеме до 5 млрд рублей, и из бюджета Московской области в объеме до 2,5 млрд рублей, в целях обеспечения транспортной доступности населения и сохранения объема транспортной работы.

В 2021 году по решению правительства ОАО «РЖД» вправе использовать средства неиспользованных взносов в уставный капитал компании на реализацию проекта интеграции остановочных пунктов радиальных направлений Московского железнодорожного узла в Малое кольцо Московской железной дороги в размере до 460 млн рублей – для реализации проекта «Строительство объектов железнодорожной инфраструктуры Киевского направления Московской железной дороги», в размере до 3,4 млрд рублей – на реализацию проекта «Организация пригородно-городского пассажирского железнодорожного движения на участке Подольск – Нахабино (МЦД-2)».

Взносы в уставный капитал РЖД для реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла с учетом организации диаметральных маршрутов осуществляется по решениям правительства в случае и в пределах поступления доходов федерального бюджета от предоставления субсидии из бюджета Москвы сверх предусмотренных объемов в объеме до 26 млрд рублей.

В 2021 году АО «Корпорация развития Северного Кавказа» по решению кабмина вправе использовать в целях реализации инвестиционных проектов на территории Северо-Кавказского федерального округа (СКФО) неиспользованный остаток средств, полученных от оплаты госкорпорацией развития «ВЭБ.РФ» дополнительной эмиссии акций (взноса в уставной капитал) АО «Корпорация развития Северного Кавказа» в целях создания медицинского кластера на территории Кавказских минеральных вод и реализации инвестпроектов на территории СКФО в размере 1,5 млрд рублей.

Основные параметры бюджета

Проект бюджета основывается на базовом варианте прогноза социально-экономического развития страны, он предусматривает медленное восстановление мировой экономики из-за сохранения ограничений, связанных с распространением COVID-19. Согласно прогнозу, российская экономика в 2021 году вырастет на 3,3%, в 2022 году – на 3,4%, в 2023 году – на 3%. Весь этот период инфляция не будет превышать 4%. Объем ВВП в 2021 году ожидается на уровне 115,53 трлн рублей, в 2022 году – 124,22 трлн рублей, в 2023 году – 132,82 трлн рублей.

Доходы федерального бюджета в 2021 году предусмотрены в объеме 18,8 трлн рублей, в 2022 году – 20,6 трлн рублей, в 2023 году – 22,3 трлн рублей. Расходы бюджета в 2021 году составят 21,52 трлн рублей, в 2022 году – 21,88 трлн рублей, в 2023 году – 23,67 трлн рублей. Таким образом, дефицит бюджета в 2021 году сложится на уровне 2,75 трлн рублей, в 2022 году – 1,25 трлн рублей, в 2023 году – 1,41 трлн рублей.

По отношению к ВВП доходы бюджета сократятся с 16,7% ВВП в 2020 году до 16,2% ВВП в 2021 году, а затем будут постепенно расти до 16,6% ВВП в 2022 году и 16,8% ВВП в 2023 году. В то же время расходы снизятся с 21,1% ВВП в 2020 году до 18,6% в 2021 году и 17,6% в 2022 году, а в 2023 году составят 17,8% ВВП. Дефицит федерального

бюджета ожидается на уровне 2,4% ВВП в 2021 году, 1% ВВП в 2022 году и 1,1% ВВП в 2023 году.

Основными источниками финансирования дефицита будут государственные заимствования в объеме 2,94 трлн рублей в 2021 году, 1,87 трлн рублей – в 2022 году, 2,39 трлн рублей – в 2023 году.

Верхний предел государственного внутреннего долга на 1 января 2022 года установлен в объеме 18,315 трлн рублей, на 1 января 2023 года – 20,52 трлн рублей, на 1 января 2024 года – 22,95 трлн рублей. Верхний предел внешнего госдолга установлен на 1 января 2022 года в объеме \$72,0 млрд, на 1 января 2023 года – \$73,2 млрд, на 1 января 2024 года – \$73,6 млрд.

Объем Фонда национального благосостояния составит 12,45 трлн рублей (10,8% ВВП) в 2021 году, 12,49 трлн рублей (10,1% ВВП) в 2022 году и 12,64 трлн рублей (9,5% ВВП) в 2023 году.

Депутаты поставят задачи по исполнению бюджета

Председатель Госдумы Вячеслав Володин отметил, что к третьему чтению федерального бюджета депутаты готовят проект постановления, и в нем будут зафиксированы вопросы, которые необходимо решить в ходе исполнения бюджета – в первую очередь это касается выравнивания бюджетной обеспеченности регионов.

«На этой неделе Госдума завершает работу над законом о федеральном бюджете на 2021-2023 годы. Сегодня проект бюджета был принят во втором чтении, – сказал Володин. – К бюджету поступило 876 поправок от депутатов, сенаторов и правительства. Из них принято 669, все они – результат работы над проектом закона в комитетах, фракциях, нашей совместной работы с правительством, и решают задачи повышения уровня жизни граждан, развития регионов».

«В частности, поправками ко второму чтению распределены средства на финансовое обеспечение Общенационального плана по восстановлению экономики. В 2021 году эта сумма составит 638,9 млрд рублей. Эти деньги пойдут, например, на сохранение рабочих мест в наиболее пострадавших отраслях за счет реализации кредитной программы поддержки организаций (421,2 млрд рублей в 2021 году). На снижение ставки по ипотечным жилищным кредитам, в том числе на субсидирование ипотеки на новостройки под 6,5% – в 2021 году на эти цели будет направлено 12,6 млрд рублей, а в 2022 и 2023 годах сумму планируется увеличить почти вдвое», – отметил спикер палаты.

По его словам, от доступности и качества здравоохранения напрямую зависит уровень жизни людей, поэтому ряд поправок касается именно этой сферы. «17,8 млрд рублей в 2021 году будет направлено на строительство, модернизацию и капремонт медучреждений инфекционного профиля», – указал Володин, подчеркнув, что поддержка регионов была для депутатов одним из приоритетных направлений работы над бюджетом.

В рамках трехсторонней комиссии ко второму чтению по регионам распределены межбюджетные трансферты на 1,387 трлн рублей. Володин добавил, что «тема поддержки регионов будет продолжена в постановлении Госдумы к третьему чтению, над которым сейчас работают депутаты, – там будут зафиксированы задачи, которые необходимо решить в ходе исполнения бюджета».

«Речь идет о продолжении работы по сокращению разрыва в бюджетной обеспеченности субъектов РФ, особого внимания требуют регионы с высокой естественной убылью населения. А дополнительные доходы бюджета мы предлагаем направить на развитие городского общественного транспорта, расширение программы сельской ипотеки», – резюмировал председатель нижней палаты парламента.

<https://tass.ru/ekonomika/10084907>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.11.25; 3 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПОДДЕРЖКУ АВИАСООБЩЕНИЯ ЗАВИСЛИ НА СОГЛАСОВАНИЯХ; ПРИ ЭТОМ СУБСИДИЯ ДЕЙСТВУЕТ ДО 1 ДЕКАБРЯ

Выделение средств на региональные программы может стать одной из последних мер поддержки для авиакомпаний в виде субсидий в этом году /Андрей Гордеев / Ведомости
Авиакомпания пока не дождалась приказа Росавиации об утверждении перечня перевозчиков, которые могут претендовать на 3 млрд руб. дополнительных субсидий на рейсы между регионами страны. Эти деньги должны быть распределены между эксплуатантами российской авиатехники – в основном самолетов Sukhoi Superjet 100.

Средства выделены в августе постановлением правительства, принятым по итогам майского совещания с президентом Владимиром Путиным о поддержке авиаотрасли в условиях пандемии. Речь идет о выполнении рейсов и развитии авиасообщения по 138 региональным маршрутам в обход Москвы; часть региональных маршрутов субсидируется ежегодно, а новое постановление было призвано усилить эту поддержку и запустить новые маршруты. Деньги могут получить «Азимут», «Ираэро», Red Wings, «Ямал», «Якутия» – именно они эксплуатируют российские самолеты. «Ведомости» запросили представителей всех указанных авиакомпаний.

В парке «Аэрофлота» также есть SSJ-100, но перевозчик выполняет на них рейсы из Шереметьево.

В отсутствие приказа Росавиации распределить средства будет невозможно. При этом субсидия действует до 1 декабря. Если деньги так и не будут выбраны в этом году, то вернуться в резервный фонд правительства и будут направлены на другие статьи расходов, поясняет федеральный чиновник. Источник в одном из профильных федеральных ведомств уточняет, что приказ находится в стадии согласования и в ближайшее время будет подписан. «Ожидается, что концу недели он будет опубликован», – говорит собеседник. Предыдущая версия приказа уже была подготовлена ранее, но ее не согласовал Минтранс, добавляет другой источник в отрасли. Представители Минтранса и Росавиации отказались от комментариев.

Выделение средств на региональные программы может стать одной из последних мер поддержки для авиакомпаний в виде субсидий в этом году.

По прогнозу Росавиации, авиаперевозки из-за пандемии и ограничений сократятся на 50% от уровня 2019 г. до 65 млн человек, в 2021 г. составят не более 80% от 2019 г. В ведомстве при этом пока не предвидят банкротств авиапредприятий. На компенсацию затрат авиакомпаний из-за падения пассажиропотока в мае было выделено 23,4 млрд руб. из бюджета. Вице-премьер Андрей Белоусов, курирующий в правительстве транспорт, считает, что этой поддержки авиакомпаниям пока достаточно, так как у авиакомпаний есть «запас прочности». Об этом он рассказал журналистам на форуме «Транспортная неделя» на прошлой неделе.

Сейчас из выделенных 23,4 млрд руб. распределено только около 13,6 млрд, сообщил замглавы Росавиации Алексей Новгородов на форуме. По действующим правилам, оставшиеся 8 млрд руб. распределить не удастся, да и срок действия этой субсидии закончился в июне.

Росавиация готова продлить период действия и увеличить ставку компенсации расходов на одного потерянного в 2020 г. пассажира до 685 руб. (сейчас 365 руб.). Минфин предлагает увеличить ставку только до 436 млрд руб., рассказал Новгородов. «Минфин поддерживает увеличение ставки компенсации на оплату труда летно-подъемного состава (в том числе бортпроводников). Увеличение ставки компенсации по иным статьям расходов авиакомпаний сейчас прорабатывается с заинтересованными ведомствами», – уточнили в пресс-службе. Эта поддержка также направляется на лизинговые платежи и оплату стоянки воздушных судов.

Кроме этого, еще прошлой осенью по поручению президента ожидалась выплата субсидий, частично компенсирующих скачок цен на авиакеросин в 2018 г. Вопрос компенсаций в размере 22,4 млрд руб. был отложен на 2020 г. Сейчас соответствующий проект постановления вновь был внесен в правительство, сообщили в Минтрансе.

Директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев называет поддержку региональных рейсов запоздалой. «С одной стороны, мера в значительной степени поможет авиакомпаниям поддержать авиационную деятельность. Как один из инструментов в пакете она была бы полезна, если бы ее запустили не в ситуации коронакризиса, а заблаговременно. В этом году, к сожалению, эта мера была реализована провально», – говорит эксперт. Пантелеев уточняет, что сейчас развивать полетную программу по регионам уже поздно и эффективнее было бы перенести поддержку на 2021 г. и с большим объемом средств. «Потратить эти деньги сейчас на операционную деятельность компаний вполне реально, но будут ли перевозчики в состоянии расширять региональную маршрутную сеть, с учетом второй, а возможно, и третьей волны коронавируса?» – заключает эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/24/848142-3-mlrd-rublei-na-podderzhku-aviasoobscheniya>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.11.25; «РОСТЕХ» ЗАЙМЕТСЯ ПРОИЗВОДСТВОМ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ КАНАТНЫХ ДОРОГ; КОРПОРАЦИЯ СОЗДАЕТ СП СО ШВЕЙЦАРСКОЙ BARTHOLET

«Ростех» создает совместное предприятие (СП) со швейцарским производителем оборудования для канатных дорог Bartholet Maschinenbau AG и пулом частных инвесторов, рассказали «Ведомостям» в госкорпорации. В капитал СП «РТ-Бартолет» войдет дочерняя структура «Ростеха» «РТ – Развитие бизнеса», ей достанется 20%, сообщил представитель госкорпорации. Еще по 40% получают «дочка» швейцарской компании и консорциум инвестбанкиров, ранее работавших в инвестиционной компании «Тройка диалог» (их имена в корпорации не уточняют). Инвестиции в проект составят около 2 млрд руб. Все документы о создании СП будут подписаны до конца года.

Предприятие по выпуску оборудования для канатного транспорта построят в столичной особой экономической зоне «Технополис», запуск первой производственной линии намечен на конец 2021 г. СП станет первым федеральным игроком на рынке канатных транспортных систем с локализованным производством в России, говорят в «Ростехе». Уровень локализации производства составит около 51%.

У Bartholet уже есть якорный проект в России. В конце 2019 г. компания вместе с партнерами – российской компанией «Московские канатные дороги» – выиграла тендер на создание и обслуживание на условиях концессии новой канатной дороги протяженностью 2,3 км между станциями «Сходненская» и «Речной вокзал». Всего в мэрию поступило пять заявок от желающих участвовать в проекте, включая компании, связанные с немецкой BPS International и австрийским производителем подъемников Doppelmaug. Канатная дорога должна быть построена к 2023 г., инвестиции составят более 3 млрд руб.

Пользоваться дорогой, по оценкам мэрии, будет до 19 000 пассажиров в сутки. Канатная дорога соединит районы Москвы Левобережный, Северное и Южное Тушино, разделенные Химкинским водохранилищем, и сократит время в пути между ними с 45 минут (сейчас столько занимает дорога общественным транспортом) до 7 минут.

Город по условиям концессии предоставляет участки, разрабатывает и принимает проект планировки территории. Строительство, эксплуатация, содержание и ремонт будут осуществляться за счет инвесторов. Срок концессии – 25 лет. Ранее власти обещали сделать проезд недорогим – 55 руб., заплатить можно будет картой «Тройка».

Кроме того, инвесторы рассчитывают поставлять оборудование с завода в «Технополисе» и для других проектов канатных дорог в России и СНГ, говорят в «Ростехе». Потенциальный портфель таких проектов представитель «Ростеха» оценивает в 40 млрд руб., но список потенциальных проектов не раскрывает.

Первая канатная дорога в столице была открыта в ноябре 2018 г., она связала олимпийский комплекс «Лужники» с Воробьевыми горами. В основном ее используют туристы. В Москве обсуждаются и другие варианты канатных дорог – например, ранее такой вид транспорта планировался на ВДНХ. В прошлом году в департаменте транспорта Москвы заявляли, что рассматривают для строительства канатных дорог более 30 мест в городе, а заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов планировал за 4–5 лет построить 30–40 км канатных дорог. В департаменте инвестиционной и промышленной политики Москвы сказали «Ведомостям», что канатные дороги – перспективный вид транспорта и сегодня столичные власти прорабатывают возможность создания еще нескольких «канаток» в разных районах города. Для них нужно меньше земли при строительстве, чем для автодорог; другие преимущества – экологичность, бесшумность, короткие сроки строительства и низкие эксплуатационные расходы, добавил представитель департамента.

Собеседник «Ведомостей», близкий к столичной мэрии, подтверждает, что в Москве в ближайшие несколько лет планируется реализовать несколько проектов канатных дорог в разных районах города. По его словам, такая возможность рассматривается там, где естественные преграды (например, реки) затрудняют транспортное сообщение между районами. Поэтому новые канатные дороги рассматриваются мэрией именно как вид общественного транспорта, а не как рекреационный объект, добавляет он.

При этом и многие другие регионы страны уже заявили об интересе к канатным дорогам. К примеру, создание канатной дороги планируется в Ярославской области, а в конце 2020 г. начнется строительство канатной дороги через Амур – из Благовещенска в китайский город Хэйхэ.

Российским горнолыжным курортам тоже со временем потребуется обновление, замечает собеседник «Ведомостей», участвующий в проектах создания канатных дорог. Практически все крупнейшие мировые производители канатных дорог, включая компании Leitner, Bartholet, Doppelmaut, уже выразили интерес к работе на российском рынке, добавляет он. По его словам, реализации долгосрочных планов по развитию канатных дорог не мешает даже то, что посещаемость существующих канатных дорог временно просела на фоне эпидемии коронавируса.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/24/848139-rosteh-zaimetsya>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.11.24; УКРАИНА ВЫПРЯМИЛА УГОЛЬ; ИМПОРТ ИЗ РОССИИ ОБОШЕЛСЯ БЕЗ БЕЛОРУССИИ

Поставки российского угля на Украину, которые в прошлом году пострадали от ограничительных мер с обеих сторон, с наступлением пандемии выросли. Так, крупнейший украинский металлургический холдинг «Метинвест» Рината Ахметова, который во второй половине 2019 года смог получить напрямую из России лишь незначительные объемы, сообщил, что с марта 2020 года поставки наладились. Официальная статистика тоже демонстрирует рост поставок угля из России, а также снижение белорусского реэкспорта.

«Метинвест» украинского бизнесмена Рината Ахметова заявил об улучшении условий поставок российского угля на Украину, говорится в проспекте к октябрьскому выпуску евробондов металлургического холдинга. Импорт угля из России на Украину осуществляется по квотам и разрешениям, которые выдает Минэкономики РФ. В министерстве не предоставили комментариев по существу.

Торговля между Россией и Украиной осложнена санкциями. С 1 июня 2019 года российские компании обязаны ежемесячно получать разрешения правительства РФ на вывоз угля. Меры стали ответом на ограничения Киева по импорту российских товаров, введенные в апреле прошлого года. В Минэкономике, которое отвечает за выдачу разрешений, говорили, что перечень компаний и объемы поставок ежемесячно пересматриваются. Украина с 1 апреля 2020 года ввела новую пошлину в 65% на поставки электроэнергии и некоторых видов энергетического угля из РФ, но она не включает антрацит и коксующийся уголь.

Однако этой весной рынок угля, как и почти все остальные сырьевые рынки, оказался под серьезным давлением из-за пандемии и повсеместного сокращения спроса.

Хотя сегмент коксующихся углей пострадал не так сильно, как энергетические угли, во втором квартале спотовые цены на коксующийся уголь упали до \$100–120 за тонну против \$150–160 за тонну в первом квартале. Крупнейшие мировые угольные компании были вынуждены сокращать добычу. В частности, по данным ЦДУ ТЭК, общая добыча угля в РФ за десять месяцев сократилась на 9,7%, до 328,4 млн тонн.

На этом фоне крупный украинский рынок стал весьма существенным для российских угольщиков. Так, в прошлом году, согласно данным Евразийской экономической комиссии, по итогам Россия ввезла на Украину 5,9 млн тонн угля. При этом Белоруссия, у которой вообще нет своих добывающих мощностей, отправила на Украину 2 млн тонн.

В 2020 году ситуация начала меняться. За девять месяцев года Россия поставила 6,4 млн тонн угля, а реэкспорт через Белоруссию на Украину снизился до 361 тыс. тонн. По данным ЦДУ ТЭК, за январь–сентябрь этого года Россия нарастила поставки коксующихся углей до 2,1 млн тонн с 1,9 млн тонн за аналогичный период 2019 года.

Разрешения Минэкономки на импорт угля было трудно получить, сообщает «Метинвест», с июня 2019 года по февраль 2020-го. В этот период компания закупила незначительные объемы российского угля напрямую от поставщиков. В проспекте от октября 2019 года говорилось, что разрешения не могли получить ни российские поставщики, ни сам «Метинвест».

Из-за ограничений «Метинвест» увеличил импорт угля по другим каналам, в том числе через черноморские порты, однако их инфраструктура не была готова к значительному росту объемов поставок.

Кроме того, на пропускной способности негативно сказывается сезонное увеличение отгрузки зерна. Для минимизации рисков «Метинвест» разгружал уголь с крупных судов на более мелкие в нейтральных водах за пределами портов и направлял их в Бердянск и Мариуполь, которые не могут принимать крупные балкеры.

Однако с марта 2020 года поставки угля напрямую из России на Украину возобновились. Это привело к тому, что объем закупок угля «Метинвестом» через порты Черного моря снизился, хотя их мощности сейчас достаточны для обеспечения отгрузок угля. В проспекте подчеркивается, что, несмотря на возобновление поставок, у «Метинвеста» нет уверенности, что он сможет получить достаточный объем угля из России, а власти страны не будут накладывать дальнейшие ограничения на его вывоз.

Максим Худалов из АКРА называет Украину привлекательным рынком с высоким уровнем цен и меньшими затратами на доставку в сравнении с торговлей на базисе CFR.

По его мнению, в ситуации кризиса в отрасли отказ Минэкономки в выдаче разрешений на экспорт угля было бы трудно назвать адекватным.

<https://www.kommersant.ru/doc/4584969>

РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, ТАЛАВРИНОВ МАКСИМ; 2020.11.25; ДОЛЯ КРУПНЕЙШЕГО МИНОРИТАРИЯ В «АЭРОФЛОТЕ» СОКРАТИЛАСЬ ВДВОЕ

Доля «Ростеха», до октября крупнейшего миноритария «Аэрофлота», сократилась с 3,5 до 1,6% в ходе допэмиссии перевозчика. Сейчас в совете директоров три представителя госкорпорации, но она сама больше не сможет выдвигать кандидата.

В ходе допэмиссии «Аэрофлота» доля «Ростеха» сократилась вдвое – с 3,5 до 1,6%. Об этом РБК рассказал источник, близкий к совету директоров авиакомпании, и подтвердил собеседник, знакомый с итогами размещения.

«Ростех» был крупнейшим акционером «Аэрофлота» после государства до допэмиссии, но теперь компания перестала раскрывать его долю в структуре акционерного капитала. Представители «Ростеха» и «Аэрофлота» отказались от комментариев.

Как снизилась доля «Ростеха»

В октябре «Аэрофлот» завершил размещение более 1,3 млрд дополнительных акций в целях повышения ликвидности на общую сумму 80 млрд руб., из которых 50 млрд руб. – это средства Фонда национального благосостояния (ФНБ). В результате допэмиссии доля государства в уставном капитале «Аэрофлота» выросла с 51,17 до 57,34%. Пресс-служба Российского фонда прямых инвестиций сообщала, что этот фонд вместе с партнерами из числа ведущих суверенных фондов Ближнего Востока выступили якорными инвесторами дополнительного размещения акций «Аэрофлота», но их доля не раскрывалась.

Глава «Ростеха» Сергей Чемезов в сентябре говорил, что госкорпорация еще не обсуждала возможность участия в этой допэмиссии. Но он подчеркивал, что компания не планирует продавать свой пакет акций при нынешних ценах, упавших из-за последствий пандемии коронавируса. «Если бы цена была высокая, мы бы, конечно, продали. Пока сегодня нет смысла продавать, потому что цена упала в связи с пандемией. Пока подержим», – отметил он.

После сокращения до уровня ниже 2% «Ростех» не сможет выдвигать своих кандидатов в совет директоров «Аэрофлота», говорит управляющий партнер адвокатского бюро «Бишенов и Партнеры» Алим Бишенов. «Выдвигать кандидатуры в состав совета директоров, а равно вносить вопросы на повестку общего годового собрания могут только акционеры, владеющие более 2% голосующих бумаг», – указывает эксперт.

Но это не значит, что представитель «Ростеха» не может быть предложен в совет другим акционером, напоминает Бишенов. С конца июля в совет директоров «Аэрофлота» (всего в нем 11 человек) входят три представителя «Ростеха» – его гендиректор Сергей Чемезов, руководитель Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, которая входит в «Ростех» и выпускает, в частности, самолеты Superjet) Юрий Слюсарь и глава лизинговой компании «Авиакапитал сервис» (через нее «Ростех» владеет долей в авиакомпании) Роман Пахомов. Чемезов и Слюсарь выдвигались в совет директоров по директиве правительства. А Пахомов был кандидатом от «Авиакапитала», но не каждый раз он попадал в совет – он избирался директором в 2013-2017 годах, с 2018 по 2019 год и вновь вернулся в совет в 2020 году. В конце августа 2020 года совет директоров «Аэрофлота» признал Пахомова независимым директором, несмотря на наличие у него формальных критериев связанности с существенным контрагентом авиакомпании. «Аэрофлот» в 2018 году подписал твердый контракт с «Авиакапитал сервис» на поставку 50 лайнеров МС-21, сумма соглашения превысила \$5 млрд.

Как госкорпорация стала акционером «Аэрофлота»

После кризиса 2008 года «Ростех» (тогда «Ростехнологии») планировал создать новую авиакомпанию «Росавиа» на базе доставшихся ему от государства компаний «Владивосток-Авиа», «Саратовские авиалинии», «Сахалинские авиатрассы», ГТК «Россия», «Оренбургские авиалинии» и «Кавминводоавиа». Их общий парк насчитывал 133 самолета. Но этот проект не состоялся: в начале 2010 года Владимир Путин, который на тот момент был премьер-министром, одобрил предложение Минтранса о

нецелесообразности создания «Росавиа» и принял решение передать авиакомпании «Ростеха» в «Аэрофлот». Взамен этих активов, которые оценили в 2,5 млрд руб., «Ростех» получил долю в «Аэрофлоте», место в его совете директоров и функции по лизингу и ремонту авиатехники.

После того, как в 2019 году в состав «Ростеха» вошла ОАК, которая контролирует авиакомпанию Red Wings, госкорпорация представила Путину новый проект, предполагающий передачу этой авиакомпании до 60 самолетов Superjet в течение 2020-2024 годов, в том числе за счет не востребованных лайнеров у иностранных заказчиков.

Новая стратегия «Аэрофлота», которая была принята в июле 2020 года, предусматривает, что все самолеты российского производства (включая Superjet и МС-21) будут переведены в авиакомпанию «Россия», причем перевод лайнеров Superjet (сейчас в парке «Аэрофлота» их 54) должен завершиться до конца 2022 года. «Россия» досталась группе «Аэрофлот», как раз, в ходе этого обмена активов с «Ростехом».

При этом на встрече с премьером Михаилом Мишустиным экс-глава «Аэрофлота» Виталий Савельев (с 10 ноября стал министром транспорта) подтвердил контракт на закупку у структур ОАК 150 SSJ, заказ на 50 МС-21 и опцион еще на 35 таких самолетов.

В начале 2020 года обсуждалось, что «Ростех» может обменять долю в «Аэрофлоте» на принадлежащий ему контрольный пакет авиакомпании «Аврора», на базе которой планировалось построить дальневосточную авиакомпанию. Об этом сообщали источники «Ведомостей» и подтверждал собеседник РБК в одной из крупных лизинговых компаний. На тот момент этот пакет стоил на Московской бирже примерно 2,5 млрд руб., сейчас доля «Ростеха» (1,6%) стоит чуть больше – 2,8 млрд руб.

Но источник, близкий к «Ростеху», настаивает, что обмен доли в «Аэрофлоте» на контроль в «Авроре» не обсуждается и никогда не обсуждался.

В июле замдиректора департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса Илья Белавинцев заявил, что «Аэрофлот» продаст 51% «Авроры» второму акционеру перевозчика – правительству Сахалинской области.

<https://www.rbc.ru/business/24/11/2020/5fbce9839a7947103ec233eb>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.11.24; АВИАКОМПАНИИ ЗАТЯГИВАЮТ РЕМНИ; IATA ОБНОВИЛА ПРОГНОЗЫ ПО УБЫТКАМ И ВОССТАНОВЛЕНИЮ ОТРАСЛИ

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) ухудшила прогноз убытка авиакомпаний по итогам 2020 года до \$118,5 млрд. Это худший результат в истории отрасли. При этом ассоциация более оптимистично, чем раньше, оценивает скорость восстановления отрасли: по новым расчетам, к прибылям мировые авиакомпании могут вернуться в четвертом квартале 2021 года, а китайский рынок – уже в этом году. Но у средней авиакомпании, подсчитали в IATA, запас прочности не превышает 8,5 месяца даже невзирая на господдержку.

IATA пересмотрела прогноз чистого убытка авиаотрасли по итогам года. Если в июне организация оценивала его в \$84,3 млрд, теперь ожидаемые убытки выросли до \$118,5 млрд. В ассоциации ожидают падения пассажиропотока на 60,5% в этом году, до 1,8 млрд человек, загрузки кресел – на 17 процентных пунктов (п. п.), до 65,5%. Доходы от пассажирских перевозок упадут до \$191 млрд, что составляет менее трети от прошлогоднего показателя, тогда как от грузовых, наоборот, увеличатся – почти на 15%, до \$117,7 млрд.

В период эпидемиологических ограничений и низкого спроса на пассажирские перевозки авиакомпании по всему миру переориентировали под перевозку грузов в том числе пассажирские лайнеры (см. “Ъ” от 6 августа). По прогнозу IATA, в 2020 году доля выручки от грузовых перевозок вырастет на 24 п. п., до 36%. «Грузовой бизнес работает

лучше, чем пассажирский, – замечает глава IATA Александр де Жюньяк. – Но это не может компенсировать падение доходов от перевозок пассажиров».

В книгах по истории 2020 год будет записан как худший финансовый год в (авиационной. – “Б”) отрасли.

В IATA уточняют, что спрос на внутренние перевозки сократился меньше, чем на международные, – в значительной степени за счет их восстановления в Китае и России. В ассоциации ожидают, что и самый крупный в мире внутренний рынок США восстановится быстрее, чем предполагалось. Между тем авиакомпании РФ после роста в августе и сентябре уже в октябре снизили внутренние перевозки (на 7%, до 5,6 млн человек). Китайские авиалинии лидируют по темпам восстановления, говорят в IATA, и могут вернуться к прибыльности уже к концу года.

«В книгах 2020 год будет записан как худший финансовый год в истории отрасли, – говорит господин де Жюньяк. – Если бы не \$173 млрд финансовой поддержки со стороны правительств, мы бы увидели огромное количество банкротств». При этом даже с учетом поддержки средняя авиакомпания проживет еще всего 8,5 месяца, а то и меньше с учетом низкого сезона, полагают в IATA.

В 2021 году ситуация улучшится: мировой пассажиропоток может составить 2,8 млрд человек, что все еще на 1,7 млрд пассажиров меньше, чем в 2019 году, а коэффициент загрузки поднимется до 72,7%.

Ожидается, что агрессивное сокращение затрат в сочетании с повышенным спросом приведет к тому, что уже в четвертом квартале 2021 года отрасль выйдет в прибыль – раньше, чем предполагалось до сих пор. Но в 2021 году чистый убыток авиаотрасли, по ожиданиям IATA, составит \$38,7 млрд, что выше июньской оценки в \$15,8 млрд.

IATA ожидает, что грузоперевозки в 2021 году за счет роста деловой активности и необходимости доставки вакцин восстановятся в объемных показателях фактически до уровня 2019 года (61,2 млн тонн против 61,3 млн тонн), а доходы от них могут поставить исторический рекорд в \$139,8 млрд. Но объемы пассажироперевозок вернуться к уровню 2019 года не ранее 2024 года.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий отмечает, что сохраняется проблема признания как вакцин, так и результатов тестов между странами. При этом стоимость тестирования, порой сопоставимая с ценой билета, также не способствует росту спроса на авиаперевозки. Выход авиакомпаний в прибыль будет возможен только тогда, когда пассажиры будут готовы лететь, причем по реалистичной цене, заключает он, напоминая, что даже до кризиса многие направления в Европе были убыточны.

<https://www.kommersant.ru/doc/4584896>

РБК; СУХОРУКОВА ЕЛЕНА; 2020.11.24; ГДЕ МОЖНО ВСТРЕТИТЬ НОВЫЙ ГОД ЗА ГРАНИЦЕЙ И СКОЛЬКО ЭТО СТОИТ. ИНСТРУКЦИЯ

Пандемия резко сократила количество вариантов для тех, кто привык встречать Новый год за границей. РБК собрал актуальную информацию о возможных поездках по наиболее массовым зимним направлениям

В прошлом году у организованных туристов наибольшим спросом для новогоднего отдыха, по данным Ассоциации туроператоров России, пользовались Таиланд, ОАЭ, Турция, Куба, Доминикана и Вьетнам. Из этих направлений сейчас для свободного въезда открыты лишь три страны – ОАЭ, Турция и Куба.

Наряду с ними, согласно официальной информации Ростуризма, напрямую из России можно отправиться еще в 12 стран – это Абхазия, Белоруссия, Великобритания, Египет, Казахстан, Киргизия, Мальдивы, Сербия, Танзания, Швейцария, Южная Корея и Япония. Кроме того, российское правительство 13 ноября сообщило о возобновлении рейсов на Сейшельские острова и в Эфиопию. С понедельника, 23 ноября, авиасообщение

возобновила Венесуэла, сообщил Национальный институт гражданской авиации (российская сторона пока информацию об открытии не подтвердила).

Что важно знать при планировании отдыха на доступных и популярных во время пандемии зарубежных курортах – в обзоре РБК.

Турция

Прямое авиасообщение Россия и Турция возобновили 1 августа, и именно эта страна сейчас пользуется наибольшим спросом при выборе новогодних туров, поскольку цены на этом направлении наиболее доступные, а требования (в том числе эпидемиологические) по въезду и выезду «достаточно мягкие», указывает представитель туроператора TUI. Спросом для отдыха в Новый год пользуются поездки и в Анталью, и в Стамбул, уточняет представитель туроператора «Интурист» Дарья Домостроева.

Купальный сезон в открытом море в Турции заканчивается в октябре, но во многих отелях на курортах есть открытые бассейны с подогреваемой морской водой, напоминает директор по развитию сети турагентств OnlineTur.ru Игорь Блинов.

Что нужно для въезда. Справка об отрицательном тесте на COVID-19 для въезда в страну не требуется, уточняется на сайте российского посольства в Турции. Обязательного тестирования на коронавирус по прибытии в страну также нет. Но в аэропорту у пассажиров измеряют температуру, а при подозрении на симптомы коронавируса им делают тест и в случае, если он положительный, помещают на карантин.

Тех, кто сидел рядом с заболевшим в самолете или во время трансфера до отеля, также могут поместить на изоляцию до получения результатов теста, предупреждает «Интурист».

С 8 сентября в Турции действует обязательный масочный режим: носить маску необходимо во всех общественных местах, включая улицы, парки, сады, общественный транспорт, магазины и рестораны. С 20 ноября введены ограничения для кафе и ресторанов – после 20:00 они могут работать только навынос или осуществлять доставку. На питание в отелях эти ограничения не распространяются – там рестораны работают в обычном режиме.

В выходные дни в Турции до особого распоряжения действует комендантский час. Впрочем, туристы во время комендантского часа могут перемещаться из одного города в другой на машине с документами о бронировании.

Сколько стоит. Минимальная средняя стоимость поездки в Турцию на двоих на Новый год – около 100 тыс. руб., оценивает Блинов. Цены на новогодние туры могут быть на 30-60% выше средних по сезону, напоминает Домостроева. TUI предлагает туры с отдыхом на побережье Анталы и экскурсиями по цене от 46 тыс. руб. на двоих за неделю, а горнолыжные туры в Улудаг и Карталкаю с перелетом до Стамбула – от 37 тыс. руб.

ОАЭ

Полеты в Дубай, наиболее популярный у российских туристов эмират, возобновились в сентябре. Сейчас туристам доступны как регулярные рейсы, так и чартерная перевозка. Путешественники могут выбрать и городские, и прибрежные отели.

В декабре – январе купаться в море в Дубае не очень комфортно: там может быть ветрено и температура воды в среднем плюс 20 градусов, уточняет Блинов.

Что нужно для въезда. Для поездки на срок до 90 дней виза не нужна. Туристы, прибывающие в Дубай, должны иметь при себе отрицательный тест на коронавирус (требование не распространяется на детей до 12 лет), сделанный не ранее чем за 96 часов до вылета, для Абу-Даби – за 48 часов. По прибытии российским туристам нужно будет пройти повторный бесплатный тест в аэропорту.

До получения результатов (они готовы в течение 24 часов) туристы должны находиться на карантине в отеле. Те, кто прилетает в Абу-Даби, должны проходить карантин в течение 14 дней даже с отрицательными ПЦР-тестами.

Сколько стоит. У TUI стоимость новогоднего тура, базирующегося на регулярной авиаперевозке, начинается от 240 тыс. руб. на двоих за неделю. На сайте Anex Tour поездки на Новый год продаются по цене от 73,4 тыс. руб. с человека.

Куба

Полеты на Кубу Россия открыла 15 октября по двум направлениям – на остров Кайо-Коко и в город центральной части страны Санта-Клара. Для туристов открылись отели на курортах Кайо-Коко и Кайо-Гильермо. Но выехать с курорта в другой регион, например в Гавану, пока нельзя: на перемещения между регионами введены ограничения.

Что нужно для въезда. В аэропорту у пассажиров проверяют температуру, там же они сдают бесплатный ПЦР-тест. До получения результатов (в течение 24 часов) турист может передвигаться по отелю, затем, если тест отрицательный, – выходить за его пределы.

Виза для въезда на Кубу россиянам не нужна, срок пребывания без визы – до 90 дней.

Сколько стоит. Новогодние туры на Кубу обойдутся не менее чем в 150 тыс. руб. на двоих взрослых, оценивает Блинов. У «Интуриста» тур на Кайо-Коко на неделю с захватом новогодней ночи стоит около 267,6 тыс. руб. на семью из трех человек в отель 4 звезды с системой «все включено».

Танзания

Про возможность пляжного отдыха в Танзании большинство россиян узнали только в 2020 году, когда эта страна в августе стала одной из трех (наряду с Турцией и Великобританией), с кем Россия возобновила международное авиасообщение. Правда, сами полеты в Танзанию начались только осенью – российские авиакомпании летают на остров Занзибар.

До пандемии на Занзибаре отдыхали в основном итальянские туристы, у россиян он большой популярностью не пользовался (в 2019 году туда приехала лишь 41 тыс. российских туристов), но теперь это одно из немногих доступных направлений для пляжного экзотического отдыха, отмечает Домостроева. Сейчас более 90% туристов на Занзибаре – россияне, и в декабре Танзания может даже обогнать по популярности Турцию, не исключает Блинов.

Что нужно для въезда. Предоставлять результаты отрицательного теста на коронавирус, если летишь charterом, не надо, по прилете тест также не сдается. У международных пассажиров проверяют температуру, и если у путешественника обнаружатся симптомы COVID-19, то ему может потребоваться пройти карантин в специально отведенном для этого месте за свой счет.

Получить визу в Танзанию можно по прилете в аэропорту, ее стоимость составляет \$50 (в том числе для детей любого возраста). Оформить визу можно также онлайн, по ней россияне могут находиться в стране до 90 дней. Кроме того, туристы должны платить туристический налог в размере \$1 за ночь.

Сколько стоит. По данным «Интуриста», средняя цена туров на Занзибар с заездом с 27 декабря на восемь дней и с проживанием в трехзвездочном отеле для семьи из двух взрослых с ребенком составит примерно 272,6 тыс. руб. На сайте Anex Tour цена такой семейной путевки на восемь – десять ночей с вылетом в те же даты – от 214 тыс. руб.

Мальдивы

Перелет сейчас возможен прямыми рейсами «Аэрофлота» из Москвы либо стыковочными рейсами Turkish Airlines и Emirates.

Что нужно для въезда. Эпидемиологические правила по въезду на Мальдивы – одни из самых жестких. Туристы должны сдать ПЦР-тесты не ранее чем за 96 часов до вылета в страну и предъявить оригинал справки с отрицательным результатом теста на COVID-19 на английском языке при регистрации на рейс, а при необходимости – и по прибытии.

Не ранее чем за 24 часа до прибытия требуется заполнить декларацию о здоровье онлайн (нужно указать в ней информацию о странах, которые посещал турист в последние дни, и приложить к ней копию ПЦР-теста), а также получить QR-код. Этот код турист затем

предъявляет при прохождении паспортного контроля. Кроме того, необходимо загрузить специальное мобильное приложение для отслеживания контактов.

При проживании на отдельных виллах и в бунгало владельцы при выезде могут также просить постояльцев сделать тесты на COVID-19, предупреждает «Интурист».

Виза для поездок на срок до 30 дней россиянам не нужна.

Сколько стоит. Встреча Нового года на Мальдивах и десятидневный отдых в новогодние праздники на двоих обойдется в 500-800 тыс. руб., оценивает Блинов. Проживание в отеле бунгального типа (домики на сваях) на острове Маафуши, в 25 км к югу от международного аэропорта Мале, с вылетом 26 декабря обойдется семье из трех человек в 337,9 тыс. руб., а проживание в сертифицированном отеле – в 369 тыс. руб., говорит представитель «Интуриста». На сайте Coral Travel стоимость туров на семь – девять ночей для двоих с вылетом 27 декабря из Москвы начинается от 394 тыс. руб.

Египет

Въезд в Египет россиянам разрешен с 2 сентября, но возобновились только полеты в Каир. Чартерные рейсы на курорты Красного моря – в Шарм-эш-Шейх и Хургаду – до сих пор запрещены (после теракта на борту аэробуса «Когалымавиа» в ноябре 2015 года).

Количество рейсов до Каира ограничено, при этом от столицы Египта придется ехать на автобусе до курортов около семи часов, предупреждает Блинов. Трансфер из Каира до Хургады стоит около \$150, уточняет представитель «Интуриста».

Тем не менее Египет входит в пятерку направлений, куда россияне чаще всего покупают авиабилеты на этот Новый год, уверяет руководитель пресс-службы сервиса для планирования путешествий OneTwoTrip Елена Шелехова. У Aviasales по доле бронирований на зарубежных направлениях Египет – на втором месте после Турции, но в целом билетов за рубеж покупают мало (95% броней – российские направления).

Что нужно для въезда. Прибывающие в египетский аэропорт должны предоставить отрицательные результаты сделанного перед поездкой ПЦР-теста, выданные не более чем за 72 часа до прилета.

Виза по прилете в Каир обойдется в \$25.

Сколько стоит. Билеты с вылетом в период с 26 декабря 2020 года по 10 января 2021-го в среднем стоят 34,5 тыс. руб. на человека, средняя минимальная цена одной ночи в трехзвездочном отеле на курорте в пересчете на рубли – 1,8 тыс. руб., отмечают в OneTwoTrip. У Aviasales средний чек на билеты в Египет – 27,3 тыс. руб. По информации сервиса бронирований Ostrovok.ru, средняя цена одной ночи в отеле в Хургаде – около 4 тыс. руб.

Какие ограничения действуют в других странах

На Сейшелы российские туристы, несмотря на возобновление авиасообщения, не попадут: России нет в списке стран, граждан которых готовы принимать Сейшельские острова.

В Южной Корее, которая и до пандемии не была массовым направлением для отдыхающих из России, турист по прибытии должен пройти тест на COVID-19 в аэропорту, а затем вне зависимости от его результатов обязан 14 дней находиться на карантине за свой счет.

В Японию иностранцы могут въехать с деловыми целями, но туристам, включая россиян, въезд пока не разрешен.

С соседней Белоруссией Россия возобновила авиасообщение 21 сентября, но сухопутная граница между странами остается закрытой.

Сербия ограничения на туристические поездки для россиян из-за пандемии не вводила, предъявлять отрицательный ПЦР-тест при въезде в страну или проходить карантин после въезда не требуется.

<https://www.rbc.ru/business/24/11/2020/5fbb9d4a9a7947844762998a>

ТАСС; 2020.11.24; ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» ОБЕСПЕЧИЛ ПЕРВУЮ ПРОВОДКУ В АКВАТОРИИ СЕВМОРПУТИ

Головной универсальный атомный ледокол «Арктика» проекта 22220, введенный в эксплуатацию в конце октября, завершил свою первую проводку в акватории Северного морского пути. Об этом говорится в сообщении Росатома.

«24 ноября в порту Сабетта головной универсальный атомный ледокол «Арктика» завершил проводку сухогруза «Сияние Севера». С момента ввода в эксплуатацию – это первая работа атомохода в высоких широтах», – сообщает госкорпорация.

Первый заместитель генерального директора – директор по судоходству ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица отметил, что первый заход ледокола «Арктика» продемонстрировал эффективность работы судна на морском канале.

«Отличные маневренные характеристики, осадка атомохода позволяют ему гарантированно обеспечивать безопасные ледокольные проводки на одном из самых интенсивных судоходных участков Севморпути. Обращаю внимание, что в первом рабочем рейсе проводится обкатка ледокола нового поколения. Экипаж только в работе может выявить и устранить механические недочеты. Это обычный процесс, который происходит при вводе в эксплуатацию любого судна. Экипаж узнает возможности судна, привыкает к нему», – приводятся в сообщении слова Ирлицы.

Головной универсальный атомный ледокол «Арктика» вышел из порта Мурманск 14 ноября. 16 ноября на рейде Кольского залива были проведены наладочные работы, не связанные с ядерной энергетической установкой судна, и затем ледокол направился в акваторию Северного морского пути для осуществления первых в своей истории проводок.

Планируется, что головной универсальный атомный ледокол «Арктика» вернется в порт Мурманск в середине декабря, а после пополнения запасов вновь отправится в акваторию Северного морского пути.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ledokol-arktika-obespecil-pervuu-provodku-v-akvatorii-sevmorputi>

КОММЕРСАНТЪ # САРАТОВ; 2020.11.24; НАЧАЛСЯ МОНТАЖ ПРОЛЕТОВ НОВОГО МОСТА ОБЪЕЗДНОЙ МАГИСТРАЛИ ВОКРУГ ВОЛГОГРАДА

Продолжается строительство объездной магистрали вокруг Волгограда. 1400 тонн металлоконструкций уже доставлены на стройплощадку для сборки и монтажа пролетов будущего сооружения. В настоящее время готовы 17 из 27 опор нового моста через Волго-Донской судоходный канал, сообщают в региональном правительстве.

Возводятся насыпи под строительство основного хода дороги и будущих транспортных развязок – на объект уже завезено около 1,2 млн куб. м грунта. В 2021 году специалисты планируют приступить к самой сложной части работ – надвигке пролетных строений непосредственно над водоемом.

Строительство объездной магистрали вокруг Волгограда общей протяженностью около 70 км включено в нацпроект **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**. Реализация первого этапа проекта началась в 2019 году. Обход Волгограда имеет стратегическое значение для всей страны.

Новый мост через канал позволит разгрузить действующий мостовой переход в Красноармейском районе и перенаправить транзитный поток на участок объездной дороги, что снимет транспортное напряжение и позволит приступить к основательному ремонту старого сооружения. Завершить работы первого этапа планируется в 2024 году, уточняют в правительстве.

<http://www.kommersant.ru/doc/4584530>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.11.24; ТВЕРДОЕ ПОКРЫТИЕ; НАЦПРОЕКТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕМОНТУ ДОРОГ В ЭТОМ ГОДУ УЖЕ ВЫПОЛНЕН НА 94%

Более 133 миллионов квадратных метров дорожного покрытия уложили на региональных трассах в этом году. Планы по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»** уже выполнены на 94%, рассказали «Российской газете» в Росавтодоре.

«Несмотря на сложную ситуацию, темпы дорожных работ в 2020 году не снижались. Наоборот, благодаря своевременно заключенным контрактам и ранней весне во многих регионах работы удалось закончить раньше срока и даже приступить к ремонту участков, запланированных на 2021 год», – отметили в Росавтодоре.

Как ранее заявляли в **минтрансе**, работы по дорожному нацпроекту идут с опережением графика, наиболее активное кассовое исполнение бюджета планируется во втором полугодии.

Объемы ресурсов, выделенных в этом году на ремонт дорог, в Росавтодоре назвали беспрецедентными. На мероприятия проекта «Дорожная сеть» направлено 311 млрд рублей, из них 176,1 млрд рублей – из региональных дорожных фондов. В нормативное состояние в этом году приведут более 16 тысяч километров автомобильных дорог. По скорости выполнения работ лидируют 12 регионов.

На повышение безопасности дорожного движения нацелено обновление дорожной инфраструктуры. В 2020 году на дорогах установят более 2,3 тысячи светофоров и около 158 тысяч дорожных знаков, обустроят около 743 тысяч погонных метров барьерного ограждения.

Региональные трассы также оснащают интеллектуальными транспортными системами (ИТС). Это автоматизированные комплексы, которые регулируют включение и выключение освещения, переключают светофоры в зависимости от погодных условий, интенсивности движения, фиксируют нарушения и дорожно-транспортные происшествия. В этом году для внедрения ИТС было отобрано 22 региона из 50 подавших заявки.

Еще одно направление – обновление подвижного состава общественного городского транспорта с помощью лизинга. Перевозчики получают право приобрести транспортные средства со скидкой в 60% от их стоимости. В этом году более 500 новых современных автобусов и троллейбусов поставят в 12 городских агломераций.

Выполнение работ зависит от двух основных факторов – количества заложенных в бюджете денег и качества исполнения бюджета, говорит **директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин**. «Вторая компонента теперь перестала быть проблемой. Аккуратное пообъектное планирование стало безусловным достижением, метод проектного управления освоило большинство регионов», – говорит он.

А вот объемы работ целиком зависят от бюджетных обстоятельств. Если в следующем году экономика будет выходить из пандемического стресс-теста, то объемы работ даже увеличатся. «Сейчас идут последние бои за финансирование нацпроекта. Похоже, сильного секвестра не ожидается», – заметил эксперт.

ТАСС; 2020.11.24; НОВЫЕ НИЗКОПОЛЬНЫЕ ТРАМВАИ ЗАРАБОТАЮТ НА САМОМ ПОПУЛЯРНОМ МАРШРУТЕ ИЖЕВСКА

Новые низкопольные трамваи появятся на самом востребованном маршруте Ижевска. Первая партия вагонов поступит уже на этой неделе, сообщил глава города Олег Бекметьев на своей странице в социальной сети «ВКонтакте».

«Новые вагоны будут работать на маршруте №10. Это наиболее востребованный и массовый маршрут в Ижевске», – говорится в сообщении мэра.

Трамваи оборудованы системой автономного хода, видеокамерами, кондиционером, USB-разъемами для зарядки гаджетов и цифровым информатором. Всего в Ижевск поступит 16 новых вагонов.

Бекметьев отметил, что трамваи закуплены в рамках **национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Поставка завершится к середине декабря, уточнил глава города.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novye-nizkopolnye-tramvai-zarabotaut-na-samom-popularnom-marsrute-izevska>

ТАСС; 2020.11.24; РЕМОНТ ПОДЪЕЗДА К НОВОМУ АВТОМОБИЛЬНОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ ЗЕЮ В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ

Власти Амурской области в 2021 году планируют начать ремонт улицы Горького в Благовещенске, участок которой станет подъездным к строящемуся через реку Зею автомобильному мосту. Работы намерены выполнить **по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**, сообщила во вторник пресс-служба регионального министерства транспорта и дорожного хозяйства.

«В Благовещенске готовятся определить подрядную организацию, которая проведет комплексный ремонт одной из главных городских магистралей – улицы Горького – в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В 2021 году планируется выполнить первый этап приведения в нормативное состояние улицы, ведущей к строящемуся новому мосту через реку Зея», – говорится в сообщении.

Срок ремонта участка протяженностью 2,2 км улицы Горького – до 30 октября 2021 года.

Новый автомобильный мост через Зею строится примерно в километре от существующего, который находится в аварийном состоянии. Деньги на его строительство выделены из федерального бюджета по поручению президента РФ Владимира Путина. Проект мостового перехода предусматривает 26 опор и вантовую конструкцию. Его общая протяженность – девять километров, из которых два километра – мостовая часть, семь – подходы, на мосту будет организовано автомобильное движение по одной полосе в каждую сторону.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/remont-podezda-k-novomu-avtomobilnomu-mostu-cerez-zeu-v-blagovesenske-nacnetsa-v-2021-godu>

ТАСС; 2020.11.24; РОСТОВСКУЮ ТРАССУ, ЯВЛЯЮЩУЮСЯ БЕСПЛАТНЫМ АНАЛОГОМ М-4 «ДОН», ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2021 ГОДУ

Второй этап реконструкции автодороги Азов – Александровка – Староминская, являющейся бесплатной альтернативой трассы М-4 «Дон» в Ростовской области, будет завершён в октябре 2021 года. Об этом сообщили во вторник в пресс-службе правительства региона со ссылкой на главу областного Минтранса Андрея Иванова, уточнив, что ремонт автодороги идет в рамках выполнения в регионе **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«Эта автодорога регионального значения давно нуждалась в обновлении. Ее техническое состояние вызывало массу жалоб и нареканий. По итогам работы в 2020-2021 годах, после завершения второго этапа реконструкции, довольно протяженный участок трассы – более 18 км – станет комфортным и безопасным для всех участников дорожного движения», – сказал он.

По данным пресс-службы, первый четырехкилометровый участок дороги уже сдан в эксплуатацию. «В Азовском районе введен в эксплуатацию участок региональной дороги Азов – Александровка – Староминская км 71+000 – км 75+100. Первый этап реконструкции трассы завершён <...> На участке протяженностью 4 км подрядная организация, ООО «Волгоградавтодорстрой», заменила конструктив дорожной одежды, выполнила уширение и усиление проезжей части, привела в нормативное состояние

мостовой переход через реку Ея. Кроме того, здесь установлены импульсные светофоры и автопавильоны, пешеходные переходы получили освещение на солнечных батареях», – сказали в пресс-службе, добавив, что стоимость первого этапа реконструкции составила 453,4 млн рублей.

Ранее глава Минтранса Ростовской области сообщал, что в рамках реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в регионе ведутся работы по 186 объектам. Он уточнил, что это позволит отремонтировать и реконструировать более 400 км автодорог в области.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rostovskuu-trassu-avlausuusa-besplatnym-analogom-m-4-don-otremontiruut-v-2021-godu1>

ТАСС; 2020.11.24; ПЕРВЫЙ ЦЕНТР ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА ОТКРЫЛИ В КЧР

Первая «Лаборатория безопасности» для обучения детей правилам дорожного движения появилась в Карачаево-Черкесии, сообщила ТАСС во вторник министр образования и науки КЧР Инна Кравченко.

«В поселке Эркен-Шахар Ногайского района состоялось открытие центра по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма Карачаево-Черкесской Республики. Центр открылся на базе Карачаево-Черкесского аграрно-технологического колледжа. В этом учреждении подготовлен педагогический состав, который будет проводить обучение детей, родителей и педагогов», – рассказала Кравченко.

По ее словам, центр открывается в рамках реализации всероссийской программы, направленной на снижение числа дорожных аварий с участием детей и подростков. На базе центра будет проводиться обучение детей от 5 лет, родителей и педагогов правилам дорожного движения и безопасному поведению на дороге. Автобус будет также выезжать в отдаленные населенные пункты республики, где будут проводиться занятия для детей.

«Лаборатория безопасности» оснащена более чем 70 позициями оборудования, в том числе велосипедами, самокатами, демонстрационными стендами и макетами, моделями различных элементов улично-дорожной сети и транспорта, а также раздаточными материалами, включая рабочие тетради для закрепления теоретических знаний.

Программа профилактики детского дорожно-транспортного травматизма «Лаборатория безопасности» реализуется Госавтоинспекцией МВД, Российским союзом автостраховщиков, экспертным центром «Движение без опасности» при поддержке Министерства образования и науки РФ и **Министерства транспорта РФ**.

<https://tass.ru/v-strane/10087913>

ТАСС; 2020.11.24; ДО КОНЦА ГОДА АВТОПАРК ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ЯКУТИИ ПОПОЛНИТСЯ 30 НОВЫМИ МАШИНАМИ

Автопарк пополнится до конца года 30 новыми машинами по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщили ТАСС в среду в управлении ГИБДД МВД по Республике Саха (Якутия).

«По федеральному проекту «Безопасность дорожного движения» нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» ГИБДД Якутии в этом году получила 37 машин Scoda Octavia. До конца года автопарк службы пополнится еще 30 автомашинами УАЗ «Патриот», – сказали в управлении.

В 2019 году ведомство получило благодаря нацпроекту 62 патрульных автомобиля УАЗ «Патриот». Как отметили в управлении, новые машины позволили укрепить материально-техническую базу многих районных подразделений, в том числе самых отдаленных – северных.

Транспортные средства снабжены устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, радиостанциями и видеорегистраторами, медицинским набором для оказания первой помощи пострадавшим в ДТП. Также внедорожники УАЗ с повышенной проходимостью будут использоваться для работы в труднодоступных и отдаленных территориях.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10090515>

ПРАЙМ; 2020.11.24; FITCH ОЦЕНИЛ КОНЦЕПЦИЮ СЛИЯНИЯ ГТЛК И «ВЭБ-ЛИЗИНГА»

Аналитики Fitch Ratings считают, что объединение «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК) и «ВЭБ-лизинга» вполне логично, отметив, что техническая реализация процесса слияния является сложной, заявил старший директор Fitch Аслан Тавитов.

«В деталях обсуждать еще слишком рано. Если говорить о самой концепции, мы практически уверены, что техническая реализация – это очень сложно, поскольку (возникает – ред.) много проблем и вопросов, которые придется решать на этом пути, технического характера», – отметил Тавитов в ходе вебинара Fitch «Лизинговый сектор в России и СНГ во время и после пандемии».

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.

«Экономически, нам кажется, что профили компаний не очень сильно отличается (друг от друга – ред.) с точки зрения направлений и участия в транспортном лизинге, инфраструктурных проектах. Определенная логика есть в этом процессе», – резюмировал эксперт.

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.

ПРАЙМ; 2020.11.24; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УВЕЛИЧИЛО ОБЪЕМ СУБСИДИИ ГТЛК НА ЗАКУПКУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ДО 16,9 МЛРД РУБ

Правительство РФ увеличило объем субсидии «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК) на закупку воздушных судов почти в 3,5 раза, до 16,9 миллиарда рублей, следует из постановления, опубликованного на официальном портале нормативно-правовой информации во вторник.

«В пункте 1 цифры «4900000» заменить цифрами «16923000», – говорится в документе. Это значит, что объем субсидий в размере 4,9 миллиарда рублей, утвержденный правительством в 2019 году, увеличат до 16,9 миллиарда рублей, то есть почти в 3,5 раза. Как отмечается в документе, увеличение объема государственной поддержки связано с расширением перечня воздушных судов, приобретаемых в рамках подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание» госпрограммы РФ «Развитие транспортной системы». Так, ранее в постановлении правительства за прошлый год, общее число воздушных судов, на закупку которых выделяется субсидия, составляло 17

единиц техники. В поправках, утвержденных правительством 19 ноября 2020 года, это количество выросло до 56 единиц.

Согласно приложению к постановлению, в обновленный перечень дополнительно вошло 39 воздушных судов, среди которых четыре самолета Ансат и еще четыре – в модернизированном варианте, 26 вертолетов Ми-8, два вертолета Ми-38 и три самолета Ил-114-300.

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.

КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; 2020.11.24; ПО НОВЫМ МАРШРУТАМ; ПРИКАМЬЕ ЗАКЛЮЧИЛО ВАЖНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Пермский край принял участие в XIV Международном форуме «Транспорт России», прошедшем в Москве. На нем были представлены главные транспортные и инфраструктурные проекты и подписаны значимые для региона соглашения о развитии общественного транспорта, обновлении парка техники, увеличении пассажирских и грузовых речных перевозок, реализации проектов по судостроению.

Форум «Транспорт России», проходящий при официальной поддержке правительства РФ, ежегодно собирает более 4 тыс. профессионалов отрасли, которые в рамках круглых столов и пленарных сессий обсуждают вопросы развития всех основных видов транспорта. По словам губернатора Дмитрия Махонина, Прикамье активно модернизирует транспортную инфраструктуру. «Мы реконструируем важные транспортные артерии края, ремонтируем ежегодно около 800 км дорог, реконструируем инфраструктуру аэропорта, развиваем пригородное железнодорожное сообщение, внедряем новую модель общественного транспорта, обновляем подвижной состав. Наша задача в рамках «Транспортной недели» – поделиться своим опытом, а также ознакомиться с лучшими практиками коллег из других регионов», – рассказал глава Прикамья.

На стенде Пермского края были представлены ПАО «ПНППК», АО «ОДК – Пермские моторы», ООО «Технологии безопасности дорожного движения», ТД «Уральский завод противогололедных материалов», ООО «Промобот», ООО «Западно-Уральский машиностроительный завод», авиаконструкторская мастерская «АКМ-Авиа». Среди презентованных проектов компаний Прикамья был универсальный комплекс фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения «Азимут 4». Это новейшая разработка пермской компании «Технологии безопасности дорожного движения». Комплекс может интегрироваться в интеллектуальные системы и фиксировать широкий спектр нарушений: выезд на полосу встречного движения, нарушение правил проезда железнодорожных переездов, выезд на перекресток в случае затора, проезд на запрещающий сигнал светофора и другое. «Азимут 4» может быть исполнен как в стационарной, так и в мобильной версии, он способен фиксировать скорость транспорта радарным и безрадарным способом до 350 км/ч.

В рамках форума в присутствии губернатора Прикамья Дмитрия Махонина состоялось подписание трехстороннего соглашения о сотрудничестве между краевым минтрансом, Корпорацией развития Пермского края и АО «Холдинговая компания «Ак Барс» (Республика Татарстан). «В регионе работают поставщики комплектующего оборудования, которое может быть использовано на наших судах. В крае есть Верхнекамский судостроительный комплекс, который после модернизации может быть задействован в кооперации с нами по строительству судов. Мы рассчитываем на серьезное сотрудничество с предприятиями Пермского края», – заявил на церемонии подписания договора заместитель гендиректора входящего в холдинг АО «Судостроительная корпорация „Ак Барс“» Александр Емелюшин.

Соглашение, подписанное с ООО «Синара – Городские транспортные решения», предполагает развитие транспортной системы городских агломераций Прикамья. «Соглашение направлено не только на разработку оптимальных схем и маршрутов пассажирских перевозок, но и на обновление подвижного состава, модернизацию инфраструктуры. Предлагается реализовать строительство двух новых линий на условиях ГЧП, в том числе до микрорайона Ива, который сейчас активно строится», – рассказал Дмитрий Махонин.

На форуме был решен и вопрос с обновлением парка общественного транспорта. Благодаря договоренностям главы региона в Пермский край поступит 40 автобусов из Москвы. Технику мэрия столицы передаст безвозмездно. Она будет распределена между территориями Прикамья, в частности поступившие автобусы отправятся в Соликамск и Березники.

На «Транспортной неделе» были затронуты и вопросы развития рынка газомоторного топлива в Прикамье. В ходе переговоров губернатора с руководителями дочерних организаций ПАО «Газпром» («Газпром СПГ» и «Газпром газомоторное топливо») достигнута договоренность об открытии новых газовых заправок – до конца 2020 года они появятся в Перми, Березниках и Чайковском. В следующем году в крае будет построено еще десять, а в 2022 и 2023 годах – по шесть заправок ежегодно. В целом к 2023 году в Пермском крае будет работать 26 новых метановых заправочных станций. Представители компаний «Газпрома» также подтвердили планы по расширению мини-завода по производству сжиженного природного газа в деревне Канюсята Карагайского района (строительство второй очереди), а также по строительству четырех заправочных станций сжиженного природного газа на территории края.

«В рамках форума обсудили с несколькими крупными дорожными компаниями реализацию в Прикамье крупных проектов, в том числе в рамках концессии, – заявил, подводя итоги форума, губернатор Дмитрий Махонин. – В частности, речь шла о строительстве Северного обхода Перми, дороги Пермь – Уфа, а также третьего моста через Каму. Мы понимаем, что проекты капиталоемкие, процесс работы будет трудоемким. Хорошо, что у компаний есть желание инвестировать в дорожную инфраструктуру Пермского края. Дорожная отрасль является одним из драйверов развития экономики, производств. Все эти проекты дадут аккумулятивный эффект для развития экономики Прикамья».

<https://www.kommersant.ru/doc/4584318>

ГУДОК; АБДРИМОВА МАРИЯ; 2020.11.24; ТРАНСПОРТНИКИ ОБЪЕДИНИЛИСЬ; СОВЕТЫ ПО ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ КВАЛИФИКАЦИЯМ НА ТРАНСПОРТЕ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Советы по профессиональным квалификациям на транспорте – железнодорожном, морском и внутреннем водном, воздушном – договорились о сотрудничестве. Соглашение было подписано 20 ноября во время проведения «Транспортной недели – 2020». Теперь партнерам предстоит выработать общую стратегию развития системы квалификаций.

Соглашение между Советами по профессиональным квалификациям вступило в силу с момента подписания и будет действовать в течение следующих пяти лет с возможностью пролонгации. Подписи под документом поставили лидеры трех советов: Дмитрий Шаханов, председатель Совета по профквалификациям на железнодорожном транспорте; Алексей Клявин, председатель Совета по профквалификациям на морском и внутреннем водном транспорте; Андрей Борисенко, председатель Совета по профквалификациям воздушного транспорта. «Соглашение определяет приоритетные направления сотрудничества по вопросам формирования и развития системы квалификаций на транспорте и консолидации работы по реализации задач, обозначенных в послании президента РФ Федеральному собранию и национальных проектах», – пояснил Дмитрий

Шаханов. Еще до подписания документа стороны начали обмениваться мнениями по ключевым вопросам: состояние рынка труда, инициатива **Минтранса** по созданию новой области образования «Транспорт», экспертиза федеральных образовательных программ. «Поняли, что многое из того, что делали параллельно, можно делать совместно, причем более эффективно и с меньшими затратами. Теперь нам нужно выработать общую позицию, которая будет отражать интересы всех партнеров и современные тенденции национальной системы квалификаций», – прокомментировала «Гудку» руководитель исполнительного комитета Совета по профессиональным квалификациям воздушного транспорта Анастасия Мирошниченко.

Приоритетная задача сторон – разработать Стратегию развития системы квалификаций транспортного сектора и увязать с ней концепцию развития транспортного образования. Соглашение подразумевает четыре ключевых направления сотрудничества. Первое – мониторинг рынка труда, который позволит оперативно отслеживать ситуацию, а в перспективе прогнозировать ее. Второй блок подразумевает совместную разработку и актуализацию профессиональных стандартов по отраслевым и сквозным (межотраслевым) видам профессиональной деятельности. Некоторые профстандарты можно сделать общими для всех видов транспорта. К примеру, трудовые функции билетного кассира примерно одинаковы и в железнодорожной сфере, и у авиаторов, и у водников. «В данный момент утвержден отдельный профстандарт «Билетный кассир железнодорожных касс». Вполне возможно сделать его универсальным – билетный кассир на транспорте, – считает руководитель Общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта («Желдортранс») Сергей Чаплинский. – Кроме того, мы можем поделиться с партнерами опытом разработки профстандартов. На железнодорожном транспорте этот процесс начали раньше других, и до конца года профстандарты будут приняты для всех специфичных железнодорожных профессий и должностей». Третье направление сотрудничества – развитие транспортного образования и инструментов оценки его качества. Здесь речь идет о профессионально-общественной аккредитации образовательных программ и экспертизе государственных образовательных стандартов (их проверке на соответствие требованиям профстандартов). По словам Сергея Чаплинского, соглашение позволит координировать работу с образовательными организациями, чтобы кадровое обеспечение транспортной отрасли было сбалансировано и учитывало современные тенденции в части состыковки разных видов транспорта. И наконец, четвертое направление – совершенствование механизма независимой оценки квалификаций. Напомним, что по ее итогам работникам выдается свидетельство о присвоении квалификации. Еще одно преимущество сотрудничества – возможность обмениваться лучшими практиками. Анастасия Мирошниченко отметила, что для авиаторов, например, критически важно сегодня выстроить систему ранней профориентации, а у партнеров, в частности в железнодорожной сфере, накоплен опыт в этой сфере. «Мы обязательно будем включать это направление в стратегию и анализировать лучшие практики отраслей – и региональные, и корпоративные», – подчеркнула Анастасия Мирошниченко.

После подписания соглашения партнеры провели совещание, и уже есть первое решение – они договорились ходатайствовать о закреплении профстандарта «Логист» за Советом по профквалификациям воздушного транспорта. «Все вместе мы сможем более убедительно доносить нашу позицию и отстаивать ее на высшем уровне. Надеюсь, что в перспективе к нам присоединится Совет по профессиональным квалификациям на автомобильном транспорте, который сейчас находится на стадии формирования», – резюмировал Сергей Чаплинский.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1543986>

РЖД-ПАРТНЕР; 2020.11.24; ЭКСПЕРТЫ SYNERDOCS, KNAUF И CRAFTER РАССКАЗАЛИ О ПРАКТИЧЕСКОЙ ЧАСТИ ЭКСПЕРИМЕНТА МИНТРАНСА

30 октября в России завершился практический этап эксперимента **Минтранса** по оформлению электронных транспортных накладных (ЭТрН) и путевых листов (ЭПЛ) в автоперевозках. Согласно плану-графику по проведению эксперимента в настоящее время проводится оценка его результатов и готовится отчет до 7 декабря 2020 года. Ожидается, что к этой дате **Минтранс** определится с дальнейшими шагами: сформирует предложения по изменению нормативно-правовой базы и корректировке форматов ЭТрН и ЭПЛ, разработает дорожную карту по внедрению этих двух документов в России.

Пока участники рынка ждут официальных итогов **Минтранса**, представители оператора ЭДО и бизнеса поделились впечатлениями о практической части эксперимента.

Юрий Любимов, аналитик по развитию бизнеса Synerdocs: «Решение Synerdocs «ЭДО в грузоперевозках» используется уже с 2018 года. На текущий день через нас отправляют ЭТрН более 5 000 организаций. В рамках эксперимента **Минтранса** мы провели успешный обмен десятками электронных транспортных накладных по каждой цепочке, прошли проверку ЭТрН сотрудниками ГИБДД и Ространснадзора, протестировали альтернативные сценарии – смену водителя и переадресовку. Бизнесу было важно принять участие именно в практической части эксперимента, чтобы «обкатать» предполагаемое взаимодействие по документообороту».

От сервиса Synerdocs, как от оператора ЭДО, в эксперименте участвовало несколько цепочек, в их числе производитель строительных материалов KNAUF со своим перевозчиком CRAFTER. Схема тестового обмена ЭТрН выглядела следующим образом:

Максим Цветков, методолог ГК KNAUF: «Через эксперимент мы поняли и осознали, что такое ЭТрН, как реагирует на отказ от бумажного документа сообщество, какова позиция **Минтранса**, ФНС и других органов. При подготовке к проекту наиболее важным было определить участников внутри компании, кейсы для тестирования и оператора ЭДО. Выбор пал на Synerdocs, благодаря гибкому подходу команды сервиса, оперативной работе и уже имеющемуся опыту внедрения ЭТрН». Группа компаний CRAFTER ранее уже обменивалась электронной транспортной накладной с некоторыми клиентами. Участие в эксперименте **Минтранса** позволило перевозчику понять, можно ли масштабировать решение дальше и что для этого требуется.

Евгений Кизилев, заместитель генерального директора по стратегии и бизнес-процессам ГК CRAFTER: «Мы хотели получить опыт, посмотреть, что на нашей стороне еще не доработано. Эксперимент дал возможность обменяться «живыми» электронными документами, поделиться с регулятором обратной связью и подготовиться к промышленной эксплуатации». Решение «ЭДО в грузоперевозках» сегодня используется многими участниками рынка. После того как будут утверждены и формат электронной транспортной накладной, и правки в текущее законодательство, команда сервиса оперативно доработает функциональность под новые требования и запустит решение в продуктив, чтобы обеспечить комфортные и легитимные условия работы пользователям.

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/eksperty-synerdocs-knauf-i-crafter-rasskazali-o-prakticheskoy-chasti-eksperimenta-mintransa/>

РЖД-ПАРТНЕР; ЧЕРНЫШЕВСКАЯ ЮЛИЯ; 2020.11.24; ПЕРЕХОД НА ЭЛЕКТРОННЫЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ ДОКУМЕНТЫ СНИЗИТ РИСК МОШЕННИЧЕСТВА НА РЫНКЕ

Переход на электронные перевозочные документы – транспортные накладные и путевые листы – снизит риск мошенничества и повысит безопасность на транспортно-логистическом рынке, заявил начальник службы транспортной логистики ПЭК Магомед Гасанов.

По данным сервиса для мониторинга безопасности грузоперевозок Impact.ru.com, в 2019 году в арбитражных судах Российской Федерации рассматривалось 396 судебных решений, связанных с хищением грузов путем мошенничества. В числе лидеров – Москва и Московская область. Общий ущерб от действий организованных преступных групп в отчетном периоде превысил 900 млн руб. А средняя стоимость похищенного груза составила 2,702 млн руб.

Эксперты выделяют три основных типа преступлений в транспортной сфере. Это хищение груза водителем, третьими лицами на стоянке и хищение третьими лицами с помощью подделки документов. Последний вариант в России является наиболее распространенным, согласно судебной практике. Одна из схем, например, подразумевает подделку паспорта водителя транспортного средства. С его помощью злоумышленники приезжают в точку загрузки, забирают груз и исчезают.

Еще одна распространенная схема называется «доверчивый водитель». В этом случае злоумышленники регистрируются на транспортной бирже, покупают там аккаунт и выставляют машину на самых популярных направлениях по привлекательным тарифам. Получая заказ, водитель приезжает на погрузку, забирает товар, расписывается во всех документах и отправляется в рейс. После чего пропадает на несколько дней. Когда же до него все-таки удастся дозвониться, злоумышленник заявляет, что доставил груз по новому адресу, который ему якобы продиктовал по телефону представитель грузоотправителя. Благодаря внедрению электронных перевозочных документов данные схемы станут трудно реализуемы. Так как каждый водитель должен будет проходить процедуру идентификации личности, а для заверки документов потребуется оформить цифровую подпись.

«После запуска в работу единой государственной информационной платформы с данными о перевозках **Минтранса** регуляторы смогут в режиме онлайн отслеживать всю цепочку грузоперевозок, так как планируется сформировать единую базу данных перевозчиков, доступ к которой будет и у федеральных органов исполнительной власти», – пояснил М. Гасанов. Так, на информационной платформе **Минтранса** будут содержаться сведения о грузе, его характеристиках, транспортных средствах и участниках перевозочного процесса. Все то, что есть в ЭТрН и ЭПЛ.

При этом эксперт отмечает, что рост цифровой прослеживаемости не отменяет необходимость многогранной проверки контрагентов (в том числе перевозчиков), которая должна быть организована в компании.

«В рамках практической части эксперимента **Минтранса**, который проводился в октябре, в том числе отработывался механизм взаимодействия бизнеса и государства на единой платформе. На практике это происходило следующим образом: водитель подъезжал к посту Ространснадзора. инспектор находил на планшете номер автомобиля и автоматически получал доступ ко всем данным в электронной транспортной накладной и путевом листе», – рассказал эксперт ПЭК.

Помимо создаваемой информационной платформы **Минтранса**, в России уже функционируют «Платон» и система весогабаритного контроля, которые отслеживают перемещения большегрузов по стране. Только за последний год в госсистеме зарегистрировалось более 50 тыс. перевозчиков, а за 5 лет работы – более 606 тыс. перевозчиков. В совокупности эти цифровые инструменты позволят добиться максимальной прозрачности всего перевозочного процесса, подчеркнул М. Гасанов.

Рынок становится прозрачнее, а значит, снижается риск мошенничества и растет безопасность. При этом важно, чтобы и внутри себя компании настраивали прозрачные бизнес-процессы, например проводили комплексный анализ потенциальных партнеров, учитывая разные аспекты, в числе которых экономическая проверка службы безопасности и налоговой благонадежности контрагента. «Для нас на первом месте благонадежность партнера. При этом есть понимание, что какой бы ни была корпоративная система

проверки бизнес-партнеров, лишь общими усилиями бизнеса и государства рынок грузоперевозок в России может стать прозрачным, безопасным и стандартизированным», – уверен заместитель директора ПЭК Вадим Филатов.

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/perekhod-na-elektronnye-perevozochnye-dokumenty-snizit-risk-moshennichestva-na-rynke/>

РЖД-ПАРТНЕР; САЛЕЕВА МАРИЯ; 2020.11.24; НЕХВАТКА ФИНАНСИРОВАНИЯ И СОТРУДНИКОВ СКАЗАЛАСЬ НА БЕЗОПАСНОСТИ МЕТРОПОЛИТЕНОВ

Постановление Правительства №1641, устанавливающее требования к безопасности на объектах метрополитена, вступило в силу. Но выполнить их в полном объеме сложно из-за нехватки сотрудников и финансирования. Представители московского метро заявили о сложностях реализации отдельных пунктов Постановления, в регионах ситуация еще более критичная.

«Московский метрополитен – быстро развивающаяся инфраструктура, где ежегодно вводится по 10-20 новых объектов. И здесь существуют проблемы, которые необходимо решать и которые не предусмотрены законодательством. Например, метрополитен разделен на сотни отдельных объектов, и поставить КПП на каждой станции и на тоннельном перегоне не представляется возможным. Во-первых, для этого требуется большое количество сотрудников, во-вторых, это финансовые затраты на оборудование каждого КПП. Думаю, что с этим столкнулся не только Московский метрополитен, но и наши коллеги из регионов», – рассказал Заместитель главного инженера службы безопасности ГУП «Московский метрополитен» Юрий Шаповалов в рамках круглого стола «Метрополитен: новые требования по обеспечению безопасности».

Он также отметил, что есть отдельно стоящие объекты, например, тяговые подстанции, на которых сотрудники появляются только в случае выполнения конкретных работ. Представители метрополитена не видят смысла создавать там КПП, так как это вновь финансовые траты и поиск специалистов, способных обеспечить безопасность на объектах.

«Лично я считаю это нецелесообразным. Да, возможно применение камер видеонаблюдения, а при необходимости, если на объекты приходят сотрудники для проведения работ, туда направляется группа быстрого реагирования. Проводится досмотр оборудования, инструментов и разрешается допуск. Это не так будет накладно», – заключил Ю. Шаповалов.

Кроме того, он сообщил, что то оборудование, которое установили в московском метрополитене, уже устарело. Перед руководством стоит задача, оснастить главные объекты современными техническими средствами, и которые должны работать, как единый комплекс.

«Еще один момент, который не закреплен законодательно, это наделение искусственного интеллекта способностью принимать решение. То есть, мы хотим завести управление системами безопасности на ИИ, но когда и как это будет сделано, не знаем. Попытались провести пилотный проект, но пока нет таких решений, которые в полной мере воплощены в «железо»», – сообщил Ю. Шаповалов.

О сложностях рассказали представители региональных метрополитенов. Финансирование там ниже, чем у Москвы, а в некоторых случаях и вовсе отсутствует. Поэтому вопрос об исполнении всех требований по оснащению метро системами безопасности стоит наиболее остро.

«Эта проблема характерна в особенности для самарского метрополитена, так как он, наверное, самый маленький и единственный неаккредитованный в качестве подразделения транспортной безопасности. Техническое «первооружение» у

планировалось в рамках комплексной программы. Однако в этом году мы не получили финансирование из федерального бюджета, а также из регионального. Поэтому не перевооружаемся совершенно, существующее оборудование уже устарело», – рассказал начальник службы безопасности МП «Самарский метрополитен» Дмитрий Дуров.

Советник директора по транспортной безопасности МУП «Екатеринбургский метрополитен» Олег Дроздов озвучил еще один наболевший вопрос – требование дополнительной оценки уязвимости.

«Сейчас СТИ проводят оценку по желанию, если она проводилась ранее в соответствии с Постановлением №410», – ответила начальник отдела оценки уязвимости и категорирования Управления транспортной безопасности **Федерального агентства железнодорожного транспорта** Ольга Токмачева.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/nekhnvatka-finansirovaniya-i-sotrudnikov-skazalas-na-bezopasnosti-metropolitenov/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; БАШЕВ ВЛАДИМИР; 2020.11.24; САМОКАТЧИКОВ ВВОДЯТ В ЖЕСТКИЕ СКОРОСТНЫЕ РАМКИ

Правила для тех, кто передвигается на средствах индивидуальной мобильности (СИМ) – электросамокатах, моноколесах, гироскутерах, а также на самокатах обыкновенных и даже роликовых коньках и скейтах, могут появиться до конца года.

Как только они вступят в силу, за их нарушение можно будет наказывать по действующим статьям Кодекса об административных правонарушениях.

Подробнее о новациях рассказал замдиректора департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **минтранса** Владимир Луговенко. Он напомнил, что скорость движения СИМ в местах, где они движутся вместе с пешеходами, будет ограничена 20 км/ч. Им разрешат пересекать дороги по пешеходным переходам не спешиваясь. При этом при переходе проезжей части скорость должна соответствовать пешеходной. Преимуществом, что на тротуаре, что на пешеходном переходе будут пользоваться именно пешие граждане. Так что тем, кто передвигается на СИМ, придется быть предельно аккуратными.

Напомним также, что поправки допускают возможность движения на такой технике по проезжей части, но только в том случае, если они оборудованы моторами. Еще одно условие – при этом разрешенная скорость движения на таких дорогах должна быть не больше 60 км/ч.

К сожалению, сейчас пользователи электросамокатов активно ездят даже по МКАД, где разрешенная скорость 100 км/ч.

Так же пользователям подобных устройств запретят передвигаться на них в нетрезвом виде.

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2020.11.24; ПОМОЖЕТ ЛИ БРАСЛЕТ НЕ УСНУТЬ ЗА РУЛЁМ?; ГОВОРЯТ, КАКОЙ-ТО ПРИБОР ПРИДУМАЛИ, ЧТОБЫ НЕ ЗАСЫПАЛИ ЗА РУЛЕМ. КАК ОН РАБОТАЕТ?

Минтранс готов с 2021 г. обязать водителей автобусов и таксистов использовать средства для предупреждения засыпания за рулем. На Западе уже существуют устройства, которые регистрируют наклон головы водителя и «будят» его специальным звуком. У нас сейчас тестируется специальный браслет на руку.

«Водитель надевает его в начале пути, и браслет делает замер насыщения крови кислородом, пульса, – рассказывает сомнолог-консультант Алексей Мелехин, участвовавший в разработке браслета. – Датчик фиксирует изменения, если состояние водителя неудовлетворительное – включается индикатор. Дальше водитель сам принимает решение. Но я вижу здесь недостаток: водитель, чтобы не заснуть, может выпить кофе или

энергетик. Но наивно полагать, что можно обмануть нервную систему. Недостаток сна и стимуляторы только увеличивают риски ДТП».

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ФРАДКИНА ЛЮДМИЛА; 2020.11.25; МОСКОВСКИЕ ДИАМЕТРЫ РАСШИРЯЮТ ПУТИ

Как дальнейшее развитие проекта МЦД изменит транспортную инфраструктуру столицы. Московские центральные диаметры – важная часть эволюции транспортной инфраструктуры столичной агломерации. И пусть с момента запуска проекта прошел всего год, сообщение между подмосковными городами через центр Москвы уже сложно представить без так называемого наземного метро. Реконструированные платформы, тактовое движение поездов и, конечно, отечественные составы «Иволга» сделали диаметры действительно популярными. Как МЦД изменили жизнь в столице и Подмосковье, а также в чем особенности дальнейшего развития проекта, выяснял наш корреспондент.

Год назад, 21 ноября 2019 года открылись два первых Московских центральных диаметра, предусматривающих сквозное движение пригородных электропоездов через центральную часть города. МЦД-1 «Белорусско-Савеловский» протяженностью 52 км связывает Одинцово и Лобню, МЦД-2 «Курско-Рижский» (80 км) – Нахабино и Подольск. Диаметры позволили пассажирам экономить, в среднем, до 44 минут в сутки, а также до 75% расходов на проезд. В общей сложности, маршруты включают в себя 60 станций, с 20 из которых можно пересест на метро, Московское центральное кольцо (МЦК) и радиальные направления железной дороги.

Система в развитии

Спустя год после запуска проекта диаметрами воспользовались уже более 130 млн человек. При этом пассажиры сэкономили на поездках около 1,4 млрд рублей. Об этом стало известно по итогам обсуждения гендиректором, председателем правления «РЖД» **Олегом Белозеровым** и мэром Москвы Сергеем Собяниным вопросов развития Центрального транспортного узла.

Запуск проекта МЦД позволил улучшить транспортное обслуживание более 4 млн жителей Москвы и Московской области за счет новых тарифов, современных поездов и дополнительных возможностей для пересадки. Многие станции превратились из платформ советского образца в современные мини-вокзалы. Появились перехватывающие парковки, и теперь пассажиры могут доехать на своей машине до нужной станции МЦД из Подмосковья или с окраины Москвы, бесплатно оставить автомобиль и добраться до центра города, минуя утомительные пробки.

Наземная альтернатива

Появление диаметров изменило жизнь в столице и Подмосковье.

«Раньше железные дороги не принимали в жизни Москвы практически никакого участия, – отмечает замдиректора научно-образовательного центра «Цифровые высокоскоростные транспортные системы» Российской открытой академии транспорта Александр Чекмарев. – С развитием МЦД ситуация в корне изменилась. Для этого была проделана огромная работа: модернизировали инфраструктуру, обновили подвижной состав, железные дороги привели к стандартам городского транспорта, внедрили единую билетную систему. Все это отразилось на динамике пассажиропотока и популярности этого проекта. Во время закрытий конкретных линий метро именно МЦД берет на себя основную нагрузку по перевозке пассажиров, что говорит о доверии людей к этому сегменту транспорта».

Диаметры в целом помогают разгрузить метро и позволяют жителям мегаполиса строить новые маршруты. А станции МЦД постепенно становятся новыми точками притяжения для бизнеса.

«Железнодорожный транспорт в данном контексте развивается как основной перевозчик не только в столице, но и в Большой Москве, а также создает надежную альтернативу

автомобильным поездкам в часы пик. Ставка на развитие этого сегмента абсолютно правильная», – убежден старший научный сотрудник Центра исследований транспортных проблем мегаполисов ВШЭ Павел Зюзин.

Поездки с комфортом

МЦД не только меняют транспортные потоки, но и позволяют пассажирам значительно сократить время, затраченное на проезд. При этом комфорт поездки повышается за счет современного транспорта. Например, в курсирующих по МЦД поездах «Иволга» имеются USB-разъемы для зарядки электронных устройств, WI-FI, туалеты с пеленальными столиками, кондиционеры, система видеонаблюдения. Вагоны адаптированы для различных категорий пассажиров, в том числе, маломобильных.

«В целом этот поезд относится к линейке современного подвижного состава, которая стала выходить на рынок после 2016-го года. Их отличительная особенность – полная адаптация к более требовательному современному пассажиру: максимальное качество салона, доступность для маломобильных групп населения, возможность провоза велосипедов», – говорит Павел Зюзин.

Он подчеркнул, что эти поезда комфортны для пассажиров по мировым меркам. По мнению специалиста, в железнодорожном сегменте отечественное машиностроение смогло достичь высокого уровня.

К слову, сейчас производитель – Трансмашхолдинг, на Тверском вагоностроительном заводе которого выпускается «Иволга», работает над новой модификацией этого электропоезда. Как отмечает производитель, обновленная «Иволга» будет иметь еще более высокую скорость и ускорение. Будут усовершенствованы и пассажирские сервисы, в разработке которых компания опирается и на мнение самих пассажиров, которое узнает в ходе специальных опросов, проводимых, в том числе, правительством Москвы.

Дополнительные 180 вагонов поезда «Иволга» уже поступают АО «Центральной ППК». Их запуск позволит сделать все поезда 11-вагонными и односоставными со сквозным проходом по всей длине. Единое пространство салона – еще одна отличительная черта «Иволги»: пассажиры могут беспрепятственно перемещаться из вагона в вагон. А широкие входные двери – 1400 мм – позволяют быстрее входить в поезд с платформы.

В период пандемии безопасность пассажиров находится в приоритете. В «Иволге», например, установлены системы обеззараживания воздуха на основе ультрафиолетовых ламп, а на самих станциях проводится регулярная дезинфекция.

«Обеззараживание воздуха в салоне – безусловный плюс, – говорит Павел Зюзин. – В тоже время безопасность пассажиров во многом зависит от соблюдения людьми мер, установленных правительствами Москвы и области. В первую очередь, пассажиры должны находиться в салоне поезда в масках и перчатках. Соблюдение всех требований противоэпидемиологической безопасности вместе с мерами, принимаемыми для защиты пассажиров на линиях МЦД, могут существенно снизить риски заражения».

Вместе с тем сегодня в «Иволгах», как и во всех без исключения электропоездах МЦД, проводится уборка во время стоянок на станциях и в депо – рекомендованным Роспотребнадзором дезинфицирующим средством моют полы и обрабатывают все поверхности. В качестве дополнительной меры защиты пассажиров поездов сейчас используется дезинфекция холодным туманом, который проникает даже в труднодоступные места и убивает почти 100% микробов.

<https://www.mk.ru/economics/2020/11/24/moskovskie-diametry-rasshiryayut-puti.html>

ТАСС; 2020.11.24; ДУМА УТОЧНИЛА ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗЧИКАМ ДЛЯ ДОПУСКА К МЕЖДУНАРОДНЫМ АВТОПЕРЕВОЗКАМ

Госдума во вторник приняла в третьем чтении законопроект о требованиях к российским перевозчикам для участия в международных автомобильных перевозках.

Действующим законодательством установлено требование о наличии специального удостоверения. Принятым законом устанавливается, что перевозчику должны принадлежать транспортные средства, соответствующие Конвенции о дорожном движении и европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки. Кроме того, у работника транспортной компании или индивидуального предпринимателя, занимающегося перевозками, должно быть свидетельство профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика, выданное в соответствии с соглашениями стран – членов СНГ, а также обязательная автостраховка.

Закон содержит и норму о «надлежащем финансовом положении перевозчика». Правительство РФ в свою очередь наделяется полномочиями по установлению правил допуска российских перевозчиков к международным перевозкам, в том числе порядка определения надлежащего финансового положения перевозчиков.

Ространнадзор сможет сформировать и вести реестр перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок. Транспортные компании и предприниматели не смогут заниматься такой деятельностью, если сведения об их транспортных средствах не внесены в реестр.

Первый раз допуск к международным перевозкам будет выдаваться на год, а затем – на пять лет.

<https://tass.ru/ekonomika/10088219>

ТАСС; 2020.11.24; ВЛАСТИ КУЗБАССА СООБЩИЛИ О ПОЧТИ ПЛАНОВОМ КОЛИЧЕСТВЕ АВТОБУСОВ НА МАРШРУТАХ В НОВОКУЗНЕЦКЕ

Компания «Питеравто», которая стала обслуживать большую часть пассажирских маршрутов в Новокузнецке и в первые дни работы не обеспечила выход нужного количества автобусов на линии, поставила на учет новые единицы техники и расширила штат водителей. Это почти позволяет обеспечить минимальный план по фактическому выпуску машин, сообщил на брифинге во вторник министр транспорта Кузбасса Сергей Рубан.

Транспортная реформа в Новокузнецке началась с 18 ноября, и в первые дни работы новый перевозчик из-за нехватки машин, водителей и сбоев в работе диспетчерской службы допустил значительные задержки в движении общественного транспорта. Пассажиры, недовольные работой транспортников, собрались во вторник в администрации города. Там между представителями муниципалитета и гражданами возник словесный конфликт, после чего жители в зале стали требовать отставки муниципальных властей. Видеозапись встречи опубликована в социальных сетях и местных СМИ.

«Сегодня седьмой день транспортной реформы. Администрация и перевозчик не снимают с себя ответственности за происходящее и делают все возможное, чтобы внести необходимые коррективы. В последние два дня мы уже имеем практически 100% выпуск [единиц общественного транспорта]. Главным сдерживающим фактором по-прежнему является недостаточное число водителей, чтобы осуществлять работу в полном объеме», – сказал Рубан.

Он отметил, что на начало транспортной реформы компания «Питеравто» имела в штате всего 230 водителей при минимальной потребности около 400 человек. Сейчас их число увеличено до 350, однако этого все еще недостаточно. При этом больше 65% работников «Питеравто» в Новокузнецке – это вахтовики из Москвы, Санкт-Петербурга, Сочи и Петрозаводска.

Изменения в работе пассажирского транспорта связаны с проводимой в Новокузнецке транспортной реформой. Летом мэрия выбрала перевозчиков, которые придут на смену мелким частным транспортным компаниям. Большую часть городских маршрутов теперь

должна обслуживать зарегистрированная в Санкт-Петербурге транспортная компания «Питеравто». Это решение было негативно воспринято местными предпринимателями, которые не хотели лишиться прибыльных маршрутов, а их водители отказались сотрудничать с новым пассажирским предприятием. В результате кадры пришлось набирать в других городах и регионах.

В рамках реформы городских пассажирских перевозок в Новокузнецке заменили дизельный общественный транспорт на газомоторные автобусы, чтобы сократить выхлопы в атмосферу. Параллельно с обновлением пассажирского автопарка власти пересмотрели и городскую маршрутную сеть, чтобы избежать дублирования маршрутов и направить дополнительные единицы транспорта туда, где отмечается высокий пассажиропоток.

<https://tass.ru/sibir-news/10087109>

ТАСС; 2020.11.24; В ДАГЕСТАНЕ НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОВРЕЖДЕННУЮ ДОЖДЕМ СТЕНУ ПУТЕПРОВОДА

Дорожники отремонтируют поврежденную дождем стену путепровода на трассе Р-217 «Кавказ» на въезде в Махачкалу со стороны Дербента, в настоящее время движение по этому участку федеральной трассы ограничено и осуществляется по одной полосе. Об этом во вторник ТАСС сообщили в пресс-службе ФКУ Упрдор «Кавказ».

На въезде в Махачкалу со стороны Дербента накануне была повреждена часть секции подпорной стены.

«Причина повреждения подпорной стены моста – обильные дожди с 14 по 23 ноября, превысившие двухмесячную норму осадков. В настоящее время специалисты дорожной лаборатории обследовали участок и определили объем восстановительных работ. К ремонту подпорной стены путепровода на трассе Р-217 «Кавказ» в Дагестане приступят 25 ноября – в рамках гарантийных обязательств», – сказал собеседник агентства.

При этом уточнил, что беспрерывное движение транспорта временно организовано по одной полосе с ограничением скоростного режима.

На прошлой неделе более 100 тыс. жителей Дагестана оставались без электроснабжения из-за неблагоприятных погодных условий – сильного ветра и дождя. В Дербенте из-за непогоды разрушилась часть крепостной стены – памятника ЮНЕСКО. Кроме того, в разных частях республики были подтоплены дворовые территории частных жилых домов и подвальные помещения. В ряде районов республики, по данным синоптиков, за несколько дней выпала двухмесячная норма осадков.

<https://tass.ru/v-strane/10084113>

ТАСС; 2020.11.24; КУРГАНСКИЕ ДЕПУТАТЫ ВЕРНУЛИ ДЕТЯМ-СИРОТАМ ПРИОСТАНОВЛЕННЫЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ ЛЬГОТЫ НА ПРОЕЗД

Курганские парламентарии вернули приостановленный из-за пандемии льготный проезд в общественном транспорте для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей. Об этом сообщается во вторник на официальном портале областной думы.

Ранее ТАСС сообщал о приостановлении льгот, соответствующее решение было принято 14 октября.

«Депутаты признали утратившим силу закон «О приостановлении действия пункта 8 статьи 3 Закона Курганской области «О дополнительных видах социальной поддержки детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, о порядке и размере выплаты денежных средств на содержание ребенка, находящегося под опекой (попечительством), в приемной семье». Тем самым указанным категориям возвращены льготы на проезд в общественном транспорте», – говорится в сообщении.

Уточняется, что решение принято в связи с восстановлением в регионе учебного процесса. ТАСС сообщал, что с 30 ноября в регионе возобновится очное обучение для 1-4 классов.

Также с 16 ноября были переведены на очное обучение младшеклассники в сельских малокомплектных школах. Ученики средней и старшей школы пока продолжают заниматься в дистанционном формате.

Ранее облдума из-за пандемии коронавируса также приостановила льготы на проезд на общественном транспорте для школьников и пенсионеров.

<https://tass.ru/ural-news/10086679>

ГУДОК; ПОТАЕВА КСЕНИЯ; 2020.11.24; ОАО «РЖД» ПРОДОЛЖАЕТ ПРОДАЖУ НЕПРОФИЛЬНЫХ АКТИВОВ

Правительство РФ одобрило продажу деревообрабатывающей компании «Трансвудсервис» (ТВС), 100% минус одна акция которой принадлежат ОАО «РЖД». По мнению финансистов, стоимость предприятия можно оценить в 2,3-2,6 млрд руб. Для определения ликвидности актива и его окончательной цены будет проведена независимая оценка.

Распоряжение от 16 ноября, позволяющее продать компанию, подписал премьер-министр РФ Михаил Мишустин. Соответствующий документ размещен на официальном интернет-портале правовой информации pravo.gov.ru.

На продажу выставяются 1 944 938 обыкновенных именных бездокументарных акций, что составляет 100% минус 1 акция ее уставного капитала. Еще одна акция принадлежит автономной некоммерческой организации «Центр организационного обеспечения структурной реформы на железнодорожном транспорте». Цена продажи должна быть определена на основании отчета независимого оценщика.

ОАО «РЖД» осуществляет последовательную продажу дочерних обществ в соответствии с решениями правительства и совета директоров компании об отчуждении непрофильных активов. Инициатива по реализации акций ТВС принадлежит Минфину России. Решение согласовано с **Минтрансом России** и ОАО «РЖД», говорится в распоряжении.

Как ранее сообщил «Гудку» бывший заместитель генерального директора ОАО «РЖД» по вопросам корпоративного управления дочерними и зависимыми обществами Андрей Старков (сейчас он является директором по корпоративному управлению), холдинг сохраняет те активы, которые обеспечивают потребности холдинга, и выводит на рынок то, что является отчасти избыточным и требует дополнительных инвестиций.

По словам ведущего эксперта УК «ФИНАМ менеджмент» Дмитрия Баранова, холдинг собирался продать этот актив еще несколько лет назад, но тогда торги были отменены из-за слабого интереса к нему.

Продать на аукционе ТВС холдинг планировал в 2011 году по начальной цене 1,95 млрд руб. Но торги были отменены в связи с тем, что на участие в них поступило «менее двух заявок». Повторный аукцион был запланирован на 2012 год, но он так и не состоялся.

ТВС с 2009 года является единственным поставщиком деревянной пропитанной шпалопродукции для ОАО «РЖД» (см. справку). По данным холдинга, в 2020 году в ходе работ по текущему содержанию пути планировалось заменить порядка 1,4 млн деревянных шпал.

«Ориентировочно стоимость актива можно оценить в 2,3-2,6 млрд руб., – пояснил Дмитрий Баранов. – Причин продажи может быть несколько. Такого количества шпал из дерева, которое производит компания, может не требоваться. Также это могут делать в рамках продажи активов РЖД, чтобы повысить эффективность ее деятельности, сократить расходы. Кроме того, к активу уже могли проявить интерес потенциальные покупатели».

Деревянные шпалы применяются все меньше, они используются на главных путях первого и второго классов при разрешенных скоростях не более 100 км/ч (не грузонапряженных), главных путях третьего и четвертого классов и подъездных, а также на путях пятого класса, подъездных и редко эксплуатируемых. Сейчас шпалы из дерева уложены примерно на 20% железнодорожных путей России, и им на смену приходят

шпалы железобетонные. Деревянные шпалы чаще применяются для ремонта путей. Однако они не используются на тех линиях, где уже уложены шпалы из других материалов.

Участники рынка считают, что потенциал продажи у актива есть – учитывая профиль деятельности ТВС, заинтересоваться им могут компании лесной и деревообрабатывающей отрасли. «Перед отраслью поставлены задачи по повышению уровня переработки, сокращению экспорта круглого леса, увеличению производства продукции из дерева с высокой добавленной стоимостью. Филиалы ТВС, специализирующиеся на обработке древесины и изготовлении продукции из нее, расположены в разных регионах страны, обеспечены лесом и имеют хорошую транспортную доступность», – резюмировал Дмитрий Баранов.

<https://gudok.ru/content/infrastructure/1543824/>

ПРАЙМ; 2020.11.24; РЖД РАЗМЕСТЯТ НОВЫЙ ВЫПУСК БЕССРОЧНЫХ ОБЛИГАЦИЙ В ОБЪЕМЕ 33 МЛРД РУБ

РЖД разместят новый выпуск бессрочных облигаций в объеме 33 миллиарда рублей, говорится в сообщении компании.

Заявки на облигации РЖД собирали во вторник. Изначально компания планировала разместить бумаги в объеме не менее 15 миллиардов рублей.

Компания размещает облигации серии 001Б-05 без установленного срока погашения с возможностью погашения по усмотрению эмитента. Размещение планируется по закрытой подписке для квалифицированных инвесторов-юридических лиц. Ставка первого купона – 7,25% годовых.

Техническая часть размещения назначена на 30 ноября. Организаторами выступают БК «Регион», «Всероссийский банк развития регионов» (ВБРР), «Московский кредитный банк» и Промсвязьбанк.

Условия выпуска предусматривают выплату полугодовых купонов (первый купон – 275 дней, далее по 182 дня) и колл-опционы каждые пять лет с момента начала обращения по цене 100% от номинала. Компания в соответствии с законодательством вправе отказаться от выплаты купона по облигациям. На этот случай предусмотрена компенсация неполученных доходов инвесторам, механизм исполнения которой был утвержден правительством в сентябре.

РЖД размещают ценные бумаги в рамках программы бессрочных облигаций объемом 370 миллиардов рублей, зарегистрированной в июне этого года. К настоящему моменту компания выпустила четыре выпуска вечных облигаций по этой программе на 230 миллиардов рублей.

ТАСС; 2020.11.24; ПРОЕЗД ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ РФ И МОНГОЛИЕЙ ПРИОСТАНОВЛЕН В ЗАБАЙКАЛЬЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ

Движение грузовых поездов между Монголией и Россией приостановлено на железнодорожном пункте пропуска (ЖДПП) «Соловьевск» в Забайкальском крае из-за введенных в Монголии ограничений для борьбы с коронавирусом, сообщается на сайте **Росгранстроя**.

«В связи с введенными на территории Монголии ограничениями в целях предупреждения распространения коронавирусной инфекции COVID-19 в период с 20 ноября до 1 декабря 2020 года прекращается движение грузовых поездов через железнодорожный пункт пропуска «Соловьевск» в Забайкальском крае (сопредельный пункт пропуска в Монголии «Эрэнцлав»)), – говорится в сообщении.

Как уточнили в ведомстве, пересечь границу с Монголией можно на двух пунктах пропуска: ЖДПП «Наушки» в Бурятии, где разрешено движение для товарных поездов, а

также международный автомобильный пункт пропуска «Гашанта» в Республике Алтай, где каждую вторую и четвертую неделю месяца границу может пересекать транспорт, перевозящий топливо.

Ночью 11 ноября монгольское правительство объявило состояние повышенной готовности по всей стране до 17 ноября из-за обнаружения новых случаев инфицирования. В Улан-Баторе был введен режим самоизоляции, трехдневный карантин. Также 11 ноября кабмин Монголии решил частично закрыть пункты пропуска на границе с Россией с 16 ноября.

REGNUM; 2020.11.24; НИЖЕГОРОДСКИЙ ГИДРОУЗЕЛ: В СПОРЕ ЗА ДОРОГОСТОЯЩИЙ КОНТРАКТ ПОСТАВЛЕНА ТОЧКА

Генеральному проектировщику низконапорного гидроузла в Нижегородской области отказали в удовлетворении иска. Он через арбитраж Москвы попытался оспорить односторонний отказ федерального бюджетного учреждения «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей» от исполнения государственного контракта. Вердикт суда пока не изготовлен и детали неизвестны. Решение может быть обжаловано, передает ИА REGNUM.

Иск был подан в конце августа 2020 года, а контракт от 31 мая 2017 года на разработку проектной документации по объекту «Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла» был расторгнут решением от 19 августа. Проектировщик – самарское ООО «Техтрансстрой» через суд также требовало приостановки решения до вынесения вердикта, но в обеспечительных мерах суд отказал. Третьими лицами в деле участвуют АО Банк «Северный морской путь», **Федеральное агентство морского и речного транспорта**.

Напомним, в ноябре 2020 года в суд также был подан иск от госзаказчика к проектировщику. С «Техтрансстрой» требуют свыше 761 млн рублей. Заседание по делу назначено на 17 января 2021 года.

Помимо этого, 23 ноября 2020 года ФБУ подало еще одну претензию – на сумму 26 179 401,73 рубля.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, нижегородские власти назвали проект строительства гидроузла единственной возможной альтернативой повышению уровня Чебоксарского водохранилища до проектной отметки в 68 метров, затрагивая тем самым интересы и жителей Марий Эл, Чувашии. Проект оценивался в 43 млрд рублей и за счет него инициаторы планировали решить проблему с судоходством на участке Волги.

Инициатива, предполагающая затопление существенной площади, вызвала массовые протесты у нижегородцев. Экоактивисты, ученые предлагали другой путь решения: создание третьего шлюза – выше двух действующих.

Планы по строительству обернулись скандалом. Было также возбуждено уголовное дело, в котором речь шла о выводе крупной суммы, выделенной на проектирование.

История вопроса

Чебоксарская ГЭС в 1967 году стала всесоюзной ударной стройкой. Пуск первого гидроагрегата водохранилища состоялся на пониженной отметке – 63 метра, по проекту работы по подъему водохранилища до проектных 68 метров должны были быть завершены в 1987 году, но спустя десятилетия этого не произошло. Из-за не проектной отметки происходит обмеление реки, что в свою очередь также ведет к лимитированию пропускной способности и затрудняет судоходство.

Чебоксарское водохранилище находится на территории трех субъектов России – Нижегородской области, Чувашии и Марий Эл. Чувашия совместно с гидроэнергетиками планомерно выступает за подъем уровня воды до проектной отметки, а власти Марий Эл и Нижегородская область против повышения, опасаясь затопления своих территорий.

Ущерб Марий Эл в случае завершения строительства Чебоксарской ГЭС на повышенной отметке оценили в 689 млрд рублей.

Нижегородские власти в качестве альтернативного проекта предлагают строительство низконапорного гидроузла, проект которого оценивается в 43 млрд рублей и вошел в федеральную стратегию развития внутреннего водного транспорта. Во время общественных слушаний по проекту возник протест со стороны населения, экологов, которые отметили, что только в Балахне, которая больше всех пострадает от возможного затопления в случае строительства гидроузла, экологический ущерб может достичь 330 млрд рублей. Научный совет Российской Академии наук по проблемам геоэкологии, инженерной геологии и гидрогеологии еще в 2015 году предложил в качестве альтернативного проекта гидроузлу создание в районе нижегородского Городца третьего шлюза, выходящего в Волгу существенно ниже двух существующих.

<https://regnum.ru/news/3124186.html>

ВЕСТИ ФМ; БЕЙЛИН БОРИС; 2020.11.25; «МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ» РЕЧНЫЕ УЧАСТКИ В РОССИИ СТАНУТ ПЛАТНЫМИ

В России будут брать плату с судовладельцев за прохождение модернизированных речных участков. Об этом заявил руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Александр Пошивай. По его словам, платить придется за судоходные участки, на которых будут производиться масштабные работы по строительству гидротехнических сооружений. С подробностями – обозреватель «Вестей FM» Борис Бейлин.

В **Росморречфлоте** объясняют необходимость новых сборов тем, что на модернизированных участках рек условия для судоходства улучшатся. Как правило, дно в таких местах углубляется с помощью специальной техники. Владельцы судов смогут перевозить больше грузов, а значит – получают больше прибыли.

Некоторые СМИ поспешили заявить, что судоходство по российским рекам теперь станет платным. И что для владельцев пассажирских и грузовых компаний введут аналог системы «Платон». Однако это не так. Судовладельцам и сейчас выставляют счета за любое передвижение по рекам, если речь идет о коммерческих перевозках, поясняет председатель совета директоров круизной компании «Созвездие» Александр Соснин.

СОСНИН : С судовладельца взимается плата за прохождение водных путей. Есть государственные тарифы. Они зависят от габаритов судна. Там есть специальная формула. Грубо говоря, чем больше судно – тем больше платеж. Дело в том, что водные пути, по которым ходят суда, находятся в рамках государственных программ. Соответственно, бассейновые управления занимаются дноуглублением, навигационной обстановкой, содержанием гидротехнических сооружений (например, шлюзов). Это очень большая работа. Конечно, она не может быть бесплатной.

Таким образом, речь идет лишь о дополнительной плате на тех участках, где в будущем появятся новые гидротехнические сооружения и в итоге станет удобнее судоходство. Соответственно, суда смогут брать на борт больше грузов. Хотя пока трудно сказать, как будет работать новая система, продолжает Александр Соснин.

СОСНИН : Пока нет данных о том, чем будет отличаться система платежей. И каков будет их размер.

По мнению экспертов, нововведения едва ли затронут тех, кто использует водный транспорт не в коммерческих, а в личных целях. То есть владельцев маломерных судов. Они плавают по рекам бесплатно, если не считать ежегодно налога. Владельцы катеров платят его так же, как и автомобилисты. По правилам необходима регистрация в Государственной инспекции маломерных судов. Но это не касается маленьких весельных и моторных лодок. Тех, что весят до 200 килограммов и имеют при этом мотор

мощностью не более 10 лошадиных сил. Такие лодки нигде регистрировать не надо, ими можно управлять без прав. И, конечно, их владельцы – рыболовы-любители, туристы или дачники – по-прежнему могут передвигаться по рекам и озерам совершенно бесплатно.

<https://radiovesti.ru/brand/61178/episode/2469801/>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.11.24; НА МАЛЬДИВЫ ИЗ РОССИИ СТАРТУЮТ ТУРЫ С ПЕРЕЛЕТОМ НА ЧАРТЕРЕ

Туроператор «Интурист» объявил о начале продаж туров на Мальдивы на базе прямой чартерной перевозки Azur Air. Об этом говорится в сообщении компании 24 ноября.

Вылеты будут осуществляться из московского аэропорта Внуково один раз в неделю по субботам. Старт полетной программы – 28 ноября.

Туры продолжительностью от семи ночей. Цены стартуют от 161 443 рублей за двоих человек на полном пансионе в отель категории «три звезды».

Перелеты по маршруту Москва-Мале будут выполняться на самолетах Boeing-777-300ER на 540 мест.

Мальдивы – одно из немногих государств мира, куда разрешены прямые рейсы из России. Для въезда на Мальдивы все туристы (за исключением детей до 1 года) обязаны иметь справку с отрицательным ПЦР-тестом на COVID-19 на английском языке. Тест должен быть сделан не ранее чем за 96 часов до вылета.

Кроме этого, за 24 часа до прибытия на Мальдивы необходимо получить QR-код после заполнения специальной анкеты Traveller Health Declaration на официальном иммиграционном сайте правительства. Аналогичную процедуру необходимо повторить перед обратным вылетом.

После прилета все туристы проходят обязательную термометрию в аэропорту, и в случае выявления повышенной температуры и других симптомов заболевания путешественникам может быть предложено прохождение выборочного тестирования на COVID-19. По прибытии на Мальдивы и до окончания путешествия все путешественники должны скачать и установить на смартфон приложение Trace Ekee.

Из-за пандемии коронавируса Россия с 27 марта полностью приостановила регулярное и чартерное международное авиасообщение. Оно начало восстанавливаться только в августе – сначала российские власти возобновили регулярные рейсы с Лондоном, Стамбулом, Занзибаром (Танзания). Затем в список добавились Швейцария, Египет, ОАЭ, Мальдивы, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Южная Корея, Сербия, Куба, Япония.

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.

Накануне сообщалось, что между Москвой и Каракасом прорабатывается вопрос скорого возобновления прямого авиасообщения.

<https://iz.ru/1091393/2020-11-24/na-maldivy-iz-rossii-startuiut-tury-s-pereletom-na-chartere>

ПРАЙМ; 2020.11.25; НОВЫЙ ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» ЛИЧНО ЗАВЕРИЛ ПАССАЖИРОВ В БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПО COVID

Новый глава авиакомпании «Аэрофлот» Михаил Полубояринов лично заверил пассажиров в безопасности полетов на фоне пандемии коронавируса.

«Я избран генеральным директором «Аэрофлота» и 20 ноября приступил к выполнению обязанностей. Для меня возглавить компанию – это не только повод для гордости, но и большая ответственность. Сегодня «Аэрофлот» – лидер авиации в России, компания входит в топ сильнейших авиаперевозчиков мира. В текущей непростой ситуации для

«Аэрофлота» ключевыми приоритетами остаются здоровье и безопасность пассажиров. Компания продолжает предпринимать все возможные меры для предотвращения распространения коронавирусной инфекции», – приводятся слова Полубояринова в разосланном пассажирам письме гендиректора.

«Санитарно-гигиенические процедуры в «Аэрофлоте» соответствуют самым высоким стандартам качества ведущих международных авиакомпаний. Команда «Аэрофлота» делает все возможное, чтобы Вы чувствовали себя в безопасности на борту самолета и полет проходил максимально комфортно для Вас», – продолжил гендиректор.

Полубояринов отметил, что «Аэрофлот» оперативно реагирует на изменения в глобальной эпидемиологической обстановке, по мере возможности возобновляет выполнение полетов и открывает новые направления.

Прежний глава «Аэрофлота» **Виталий Савельев** ранее в ноябре занял пост министра транспорта РФ.

ПРАЙМ; 2020.11.24; РОССИЙСКИЙ РЫНОК ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК ВОССТАНОВИЛСЯ ПОСЛЕ COVID-19 – IATA

Российский рынок внутренних авиаперевозок в целом восстановился после кризиса, вызванного коронавирусом, хотя сейчас он испытывает давление из-за всплеска случаев заражения COVID-19, заявил главный экономист Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Брайан Пирс.

«Как вы можете видеть из опыта различных рынков внутренних авиаперевозок, это был очень разнообразный год. Российский и китайский рынки более-менее полностью восстановились. Хотя заметим, что Россия сейчас находится под давлением из-за всплеска случаев заражения вирусом», – сказал Пирс в ходе онлайн-брифинга во вторник.

Как следует из презентации, представленной главным экономистом IATA, «Китай и Россия полностью восстановились, но в США и Австралии прогресс ограничен». Так, согласно представленным данным, рост показателя перевозок в пассажиро-километрах на российском рынке внутренних авиаперевозок в сентябре этого года составил 2,7%, в Китае – снизился на 2,8%. А соответствующий показатель для рынка внутренних авиаперевозок в США в сентябре упал на 65%, в Австралии – на 89,3%.

По данным **Росавиации**, пассажиропоток российских авиакомпаний в январе-октябре 2020 года упал к аналогичному периоду 2019 года на 46,1%, до 59,5 миллиона человек, в октябре – на 39%, до 6,8 миллиона. За эти же десять месяцев внутренние перевозки снизились на 23,9%, до 47,4 миллиона пассажиров. В октябре пассажиропоток на внутренних линиях сократился на 7,1%, до 5,6 миллиона.

Замглавы **Росавиации** Алексей Новгородов ранее в ноябре сообщал, что пассажиропоток российских авиакомпаний по итогам всего года прогнозируется на уровне около 50% от объемов 2019 года.

ТАСС; 2020.11.24; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В ОКТЯБРЕ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 39%

Российские авиакомпании в октябре 2020 г. сократили перевозки пассажиров на 39%, до 6,79 млн. Это следует из уточненных данных Росавиации, опубликованных на сайте агентства. При этом за январь – октябрь авиакомпании сократили перевозки на 46,1% до 59,46 млн пассажиров относительно аналогичного периода прошедшего года.

Так, в октябре международные перевозки снизились на 76,7% относительно октября прошлого года, до 1,19 млн пассажиров, в январе – октябре – на 55,2%, до 8,81 млн пассажиров.

Лидером рынка в октябре осталась авиакомпания S7 – она снизила перевозки на 4,8%, до 1,16 млн пассажиров (поскольку компания в этом году объединила компании «Сибирь» и

«Глобус», данные сравниваются с показателями S7 Group в 2019 г.), а «Аэрофлот» – на 65,8%, до 1,08 млн пассажиров.

Третья крупнейшая авиакомпания РФ, лоукостер «Победа», нарастила перевозки на 10,6%, до чуть более 1 млн пассажиров. «Уральские авиалинии» сократили перевозки на 33,9%, до 578,7 тыс. пассажиров, «Россия» – на 41,1%, до 554, 8 тыс. пассажиров, «Ютэйр» – на 16,2%, до 487, 9 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/10084395>

ТАСС; 2020.11.24; РОСАВИАЦИЯ ПРОСУБСИДИРУЕТ 266 РЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ В 2021 ГОДУ

Росавиация утвердила список из 266 маршрутов на 2021 год по программе субсидирования региональных воздушных перевозок, следует из приказа агентства.

Отмечается, что на круглогодичной основе перевозки планирует выполнять 21 авиакомпания.

«Всего в **Росавиацию** на рассмотрение комиссии поступило 26 заявлений авиаперевозчиков, выразивших готовность в 2021 году осуществлять региональные перевозки по 580 субсидируемым маршрутам на общую сумму 35,4 млрд рублей», – пояснили в **Росавиации**.

На реализацию программы в 2021 году выделено 7,717 млрд рублей. При этом около 70% от этой суммы будет использовано на маршрутах, выполняемых на самолетах Sukhoi Superjet 100.

«Прогнозируемый объем перевезенных пассажиров по специальному тарифу в следующем году – 3,7 млн пассажиров», – добавили в ведомстве.

На данный момент в РФ реализуются две программы субсидирования полетов: региональная (регулируется постановлением правительства РФ №1242) и программа полетов на Дальний Восток, в Симферополь, Калининград (регулируется постановлением № 215).

<https://tass.ru/ekonomika/10088963>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-utverdila-marshruti-dlya-subsidirovaniya-aviaperevozok-v-2021-godu-2020-11-24/>

https://1prime.ru/state_regulation/20201124/832415767.html

[Вернуться в оглавление](#)