



## Ежедневный мониторинг СМИ

26 НОЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ САПОЖКОВ, ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.11.26; НЕ ИСТРАТИЛ – ПИШИ ПРОПАЛО; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАБЕРЕТ НЕОСВОЕННЫЕ БЮДЖЕТЫ НАЦПРОЕКТОВ В РЕЗЕРВНЫЙ ФОНД.....	3
КОММЕРСАНТЬ; ЕЛЕНА ЧЕРНЕНКО; 2020.11.26; ТЕОРИЯ И АРКТИКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ; РОССИЯ ГОТОВИТСЯ ВОЗГЛАВИТЬ АРКТИЧЕСКИЙ СОВЕТ.....	4
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.11.26; У «ЗВЕЗДЫ» ПРОКАТИЛ МЕТАЛЛ; «РОСНЕФТЬ» ДОБИЛАСЬ СОЗДАНИЯ МЕТЗАВОДА В ПРИМОРЬЕ.....	6
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.26; КОНТЕЙНЕРЫ ПОДОРОЖАЮТ ПОЗЖЕ; ДИСКУССИИ О ТАРИФАХ ПЕРЕЕЗЖАЮТ НА 2022 ГОД.....	7
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.11.26; ЦЕНОВОЕ ПИКЕ: В КАБМИН ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА РЕЗКОЕ ПОДОРОЖАНИЕ АВИАБИЛЕТОВ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОПРОСИЛИ РАЗРАБОТАТЬ ПОНЯТНЫЙ МЕХАНИЗМ ДОСТУПА ПЕРЕВОЗЧИКОВ К МЕЖДУНАРОДНЫМ МАРШРУТАМ.....	8
ИЗВЕСТИЯ; ПОЛТАВСКАЯ ЕЛЕНА; 2020.11.25; СТРОЙКА ВЕКА: КАК МОДЕРНИЗАЦИЯ БАМА И ТРАНССИБА ПОВЛИЯЕТ НА ЭКОНОМИКУ РОССИИ; ПРОВОЗНУЮ СПОСОБНОСТЬ МАГИСТРАЛЕЙ УВЕЛИЧАТ НА 75% К 2025 ГОДУ.....	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.11.26; ПОЛЕТАМ ПОДСТАВИЛИ КРЫЛО; РОСАВИАЦИЯ УТВЕРДИЛА АВИАМАРШРУТЫ ДЛЯ СУБСИДИЙ.....	12
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ, СВЕТЛАНА БОЧАРОВА; 2020.11.26; НОВЫЕ АМЕРИКАНСКИЕ САНКЦИИ МОГУТ УДАРИТЬ ПО РОССИЙСКОМУ ГРАЖДАНСКОМУ АВИАПРОМУ; НО ОКОНЧАТЕЛЬНОГО РЕШЕНИЯ О НИХ НЕТ.....	12
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.26; ИНВАЛИДАМ ОСТАВИЛИ ШТРАФЫ ЗА ПАРКОВКУ; МОСГОРДУМА ОТКЛОНИЛА ПОПРАВКИ К КОАП МОСКВЫ.....	14
КОММЕРСАНТЬ; МАРИЯ ИГНАТОВА; 2020.11.26; ТАКСИСТЫ ПРОКАТИЛИ ГУБЕРНАТОРА; СВЕРДЛОВСКАЯ ПРОКУРАТУРА ПОТРЕБОВАЛА ОТМЕНИТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ УСТАНОВКУ ПЕРЕГОРОДОК В ТАКСОМОТОРАХ.....	16
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.11.26; НЕСПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА: УСТРОИТЬСЯ РАБОТАТЬ ЧИНОВНИКОМ СТАНЕТ ПРОЩЕ; СПИСОК НЕОБХОДИМЫХ ДОКУМЕНТОВ ПЛАНИРУЕТСЯ СОКРАТИТЬ ПОЧТИ В ТРИ РАЗА.....	17
КОММЕРСАНТЬ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.11.26; ГОССТРУКТУРЫ С ИСТЕКАЮЩИМ СРОКОМ БРАУЗЕРА; ИТ-СИСТЕМЫ МИНИСТЕРСТВ И ВЕДОМСТВ ПРОСЯТ СОВМЕСТИТЬ С ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ПО.....	18
КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.11.26; ГОСОБЛАЧНО, С ПРОЯСНЕНИЕМ; ОПРЕДЕЛЯЮТСЯ ПАРАМЕТРЫ БУДУЩЕЙ МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ ПЛАТФОРМЫ.....	20
РБК; БАЛАШОВА АННА, ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ; 2020.11.25; В РОССИИ СОЗДАЛИ СТРУКТУРУ ДЛЯ ИЗОБРЕТЕНИЯ КВАНТОВОГО КОМПЬЮТЕРА.....	21

ТАСС; 2020.11.25; РЕКОНСТРУКЦИЮ 19 СТАНЦИЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЗАПЛАНИРОВАЛИ НА 2021 ГОД.....	23
ТАСС; 2020.11.25; ВЛАДИВОСТОК ВЫПОЛНИЛ ОСНОВНУЮ ПРОГРАММУ РЕМОНТА ДОРОГ.....	25
ТАСС; 2020.11.25; В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 113 КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2021 ГОДУ.....	25
ТАСС; 2020.11.26; СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОГО ЭТАПА ВОСТОЧНОГО ОБХОДА НОВОСИБИРСКА ЗАВЕРШАТ В 2024 ГОДУ.....	26
КОММЕРСАНТЪ Н.НОВГОРОД; РОМАН КРЯЖЕВ; 2020.11.25; ДОРОГУ ОСИЛИТ КРУПНЕЙШИЙ; НИЖЕГОРОДСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗЫГРАЕТ БОЛЕЕ 15 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ УВЕЛИЧЕННЫМИ ЛОТАМИ.....	27
ТАСС; 2020.11.25; БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ НАЧАЛИ ЦИФРОВУЮ ТРАНСФОРМАЦИЮ – ИССЛЕДОВАНИЕ.....	29
РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2020.11.25; РАБОТУ НАД РАЗРАБОТКОЙ ДОПУСКА БЕСПИЛОТНЫХ МАШИН НА ДОРОГИ НАМЕРЕНЫ ЗАВЕРШИТЬ К КОНЦУ ГОДА.....	30
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ДОНСКОЙ АЛЕКСАНДР; 2020.11.25; ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ РОССИИ ПОЛУЧИЛА ВЫСОКУЮ ОЦЕНКУ ЗА ЦИФРОВИЗАЦИЮ.....	30
ДОРИНФО; 2020.11.25; ГЕНДИРЕКТОР КОМПАНИИ SIMETRA НАЗВАЛ ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ЛЕНОБЛАСТИ.....	33
ПРАЙМ; 2020.11.25; РЖД В НОЯБРЕ ВЫШЛИ НА ПОГРУЗКУ ПРОШЛОГО ГОДА, ПОТЕРЯВ ОТ НЕПОГОДЫ В ДФО БОЛЕЕ 1% ОБЪЕМА.....	33
ПРАЙМ; 2020.11.25; РЖД ОТМЕНИЛИ ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ОТПРАВКЕ ГРУЗОВ НА РЯД СТАНЦИЙ ПРИМОРЬЯ.....	34
ТАСС; 2020.11.25; ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» ПЕРЕВЕЗЛИ 3 МЛН ПАССАЖИРОВ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ С НАЧАЛА 2020 ГОДА.....	34
ТАСС; 2020.11.25; РЕКОНСТРУКЦИЮ 19 СТАНЦИЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЗАПЛАНИРОВАЛИ НА 2021 ГОД.....	35
ТАСС; 2020.11.25; РОСАТОМ ПРИГЛАШАЕТ КОМПАНИИ ГЕРМАНИИ В ПРОЕКТ ЗАПУСКА ВОДОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ НА САХАЛИНЕ.....	36
ТАСС; 2020.11.25; НОВАЯ СТАНЦИЯ «СЕРП И МОЛОТ» ОБЪЕДИНИТ МЦД-2, МЦД-4 И МОСКОВСКОЕ МЕТРО.....	37
ТАСС; 2020.11.25; НА КОЛЫМЕ УСТАНОВИЛИ ТОЧНЫЕ КООРДИНАТЫ СУДНА, ЗАТОНУВШЕГО В БУХТЕ НАГАЕВА.....	37
ТАСС; 2020.11.25; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ЗА ЯНВАРЬ – ОКТЯБРЬ СОКРАТИЛА ПЕРЕВОЗКИ НА 50,3%.....	38
ТАСС; 2020.11.25; «ЮТЭЙР» С 5 ДЕКАБРЯ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ГРОЗНЫЙ.....	38
ТАСС; 2020.11.25; ВОСЕМЬ АВИАМАРШРУТОВ В ЗАБАЙКАЛЬЕ БУДУТ СУБСИДИРОВАННЫМИ В 2021 ГОДУ.....	39
ТАСС; 2020.11.25; АВИАКОМПАНИЯ «СИБИРЬ» ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ ИЗ КУРГАНА В СИМФЕРОПОЛЬ И СОЧИ.....	39

## ПУБЛИКАЦИИ

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ САПОЖКОВ, ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.11.26; НЕ ИСТРАТИЛ – ПИШИ ПРОПАЛО; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАБЕРЕТ НЕОСВОЕННЫЕ БЮДЖЕТЫ НАЦПРОЕКТОВ В РЕЗЕРВНЫЙ ФОНД**

Минфин опубликовал два проекта постановлений правительства, нацеленных на повышение бюджетной дисциплины, – один из них закрывает возможность массовой правки бюджетной росписи в финале года, второй – увязывает перечисление субъектам РФ дотаций на бюджетную обеспеченность с работой регионов по оценке эффективности и отмене при необходимости предоставляемых ими налоговых льгот. В условиях дефицитного бюджета очередные шаги ведомства дадут возможность провести инвентаризацию налоговых поблажек и оценить реальную необходимость неиспользованных федеральных бюджетных ассигнований: они уйдут в резервный фонд Белого дома, и для их возврата распорядителям придется объяснять ситуацию правительству

Работа правительства по ужесточению бюджетной дисциплины обсуждалась на совещании у премьер-министра 19 ноября – опубликованный вчера Минфином на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) проект постановления Белого дома о закрытии возможности внесения изменений в сводную бюджетную роспись (по общему правилу – с 1 декабря, для строительных проектов – с 15 декабря) прямо ссылается на принятые там решения. «Вводится ограничение возможности принятия решений, связанных с перераспределением бюджетных ассигнований ... национальных проектов в конце текущего финансового года: после 15 декабря – для бюджетных ассигнований федерального бюджета на осуществление бюджетных инвестиций в объекты капитального строительства в рамках национальных проектов, а также на предоставление субсидий российским организациям в рамках национального проекта «Международная кооперация и экспорт», после 1 декабря – для иных бюджетных ассигнований», – говорится в пояснительной записке к документу.

Сам Минфин объясняет это «отсутствием объективных возможностей достижения в текущем финансовом году дополнительных результатов в связи с таким перераспределением».

Де-факто речь идет о том, что по истечении указанных сроков Минфин закрывает ведомствам возможность перераспределить зарезервированные, но не истраченные на конец года средства нацпроектов на иные цели и готов перенаправлять их только в резервный фонд Белого дома – и для того, чтобы «вернуть» эти ассигнования, им потребуется отдельное решение правительства (в Минфине “Ъ” подтвердили, что это так). Отметим, что в 2020 году исполнение бюджета уже проходит дополнительный оперативный контроль: по поручению правительства главные распорядители с 1 октября должны дважды в месяц представлять в Минфин данные о расходах бюджета, наиболее подверженных рискам неисполнения. Это было вызвано, в частности, масштабными претензиями Счетной палаты к низкой исполнительской дисциплине в рамках нацпроектов в 2019 году (см. “Ъ” от 20 февраля).

Второй проект постановления правительства, также опубликованный вчера ведомством, практически реализует концепцию управления «налоговыми расходами» бюджетной системы. В этой концепции «налоговые расходы» – это де-факто выпадающие из-за льгот доходы бюджетов субъектов РФ, получающих дотации центра, и Минфин требует от региональных властей сначала провести инвентаризацию таких потерь и только затем обращаться за предоставлением федеральных дотаций на выравнивание бюджетной

обеспеченности. Для этого в типовое соглашение с Минфином о мерах по социально-экономическому развитию и оздоровлению государственных финансов региона необходимо будет включать данные о ревизии налоговых скидок, план по отмене неэффективных льгот и данные о заимствованиях (при превышении долгом норматива в 70% доходов потребуется согласование Минфином такого бюджета). Напомним, методику оценки эффективности налоговых льгот ведомство утвердило еще летом 2019 года постановлением правительства №796 от 22 июня – оно требовало сведения всех региональных и муниципальных льгот в единый реестр (см. “Ъ” от 28 июня 2019 года).

Теперь же Минфин добивается от субъектов РФ практической реализации этой работы методами бюджетного принуждения.

Так, согласно проекту Минфина, при затягивании подписания губернатором соглашения (до 18 января 2021 года) регионы потеряют 10% дотации, а в самом соглашении они будут обязаны указать «меры дисциплинарной ответственности», которые будут применены к должностным лицам, «чьи действия (бездействие) привели к нарушению указанных обязательств».

<https://www.kommersant.ru/doc/4585679>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕЛЕНА ЧЕРНЕНКО; 2020.11.26; ТЕОРИЯ И АРКТИКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ; РОССИЯ ГОТОВИТСЯ ВОЗГЛАВИТЬ АРКТИЧЕСКИЙ СОВЕТ**

Российские официальные лица в среду обрисовали, какими будут приоритеты предстоящего председательства РФ в Арктическом совете – международной организации, которую называют «правительством Арктики». Москва, настаивающая на том, что Заполярье не должно быть зоной геополитических конфликтов, сконцентрирует усилия на экологических, социальных и экономических проблемах региона. Между тем основные противоречия вокруг Арктики связаны именно с ее растущей милитаризацией.

Председательство в Арктическом совете перейдет к России в мае 2021 года. Главной в этой межправительственной организации, в которую также входят Дания, Исландия, Канада, Норвегия, США, Финляндия и Швеция, Россия станет на два года. В среду на международном форуме «Дни Арктики и Антарктики в Москве» представители ответственных министерств рассказали, какими будут приоритеты российского председательства. У Москвы весьма амбициозные планы: заняться экологическими, социальными и экономическими проблемами Заполярья.

Посол по особым поручениям МИД РФ, старшее должностное лицо Арктического совета от России Николай Корчунов уточнил, что программа председательства еще не готова, но о некоторых планах сообщил подробнее.

В рамках природоохранной повестки Россия предложит проекты по ликвидации последствий экологических происшествий, сокращению вредных для атмосферы выбросов, облегчению адаптации и повышению осведомленности об изменении климата.

Ранее Николай Корчунов говорил, что Россия обеспокоена повышением температур в Арктике, вызванным глобальным потеплением. Он напомнил, что летом температура в Якутии доходила до 37–38 градусов, что ненормально для этого региона. В Гренландии же таяние ледника за последние десять лет ускорилося, по его словам, более чем в четыре раза. «Это беспокоящие тенденции», – признал дипломат. Изучением изменения климата займется первая Международная научная станция в Арктике, которую Россия планирует совместно с другими приарктическими странами построить в ближайшие два-три года.

В рамках социальной повестки Россия планирует уделять внимание качеству жизни малых народов Севера. Речь идет об обмене опытом в сфере увеличения доступности здравоохранения (в том числе посредством телемедицины), совместных проектах в области образования, усилиях по сохранению культурного наследия. Об этом на форуме рассказал первый заместитель главы Минвостокразвития РФ Александр Крутиков.

Что касается экономики, то, по словам Николая Корчунова, Россия хочет, чтобы Арктика превратилась в «действительно привлекательный для инвесторов регион». Способствовать этому должен и Международный фонд развития Арктики, о планах создания которого рассказал Александр Крутиков. Новая структура могла бы поддерживать совместные проекты стран региона, например в области инфраструктуры. О том, кем и в каком объеме должен финансироваться этот фонд, российские чиновники пока не рассказали.

В ходе своего председательства в Арктическом совете Россия намерена уделять внимание развитию межрегионального приграничного сотрудничества.

По словам Александра Крутикова, оно призвано стимулировать взаимную торговлю как товарами, так и услугами. «Мы над соответствующей программой уже работаем, к маю, к моменту перехода к нам председательства, она будет готова», – пообещал он. Еще один приоритет России в сфере экономики – развитие Северного морского пути, у которого, по словам Александра Крутикова, «большие перспективы стать экологически безопасным коридором».

Между тем эффективность Арктического совета во всех этих сферах оставляет желать лучшего. Приарктические страны, как правило, сами пытаются решить возникающие на их территориях проблемы, редко вовлекая партнеров по совету. При этом за 25 лет существования организации удалось принять три юридически обязывающих панарктических документа – о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании, о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение нефтью моря и об укреплении международного научного сотрудничества в Арктике. Таких документов могло быть больше, однако страны региона далеко не во всем мыслят одинаково. Так, в прошлом году на встрече в Финляндии министры иностранных дел стран–членов Арктического совета впервые не смогли согласовать общую декларацию, поскольку США были не готовы брать на себя какие-либо обязательства в сфере борьбы с изменением климата.

Кроме того, на работе совета сказываются разногласия в других сферах, прежде всего геополитике. Так, из-за конфликта вокруг Украины Канада в ходе своего председательства в организации в 2015 году отказалась подписывать с Россией какие-либо юридически обязывающие соглашения. В итоге обсуждавшийся тогда «Рамочный план сотрудничества в сфере предупреждения загрязнения морских районов Арктики нефтью в результате нефтегазовой деятельности судоходства» получил лишь статус политического документа.

Но, пожалуй, наиболее негативное влияние на международное сотрудничество в Арктике оказывает активизация приполярными странами военного строительства в регионе. Как Россия, так и западные страны–члены Арктического совета, прежде всего США, Канада и Норвегия, укрепляют военную инфраструктуру в Заполярье, перебрасывают туда дополнительные контингенты, проводят крупные учения. При этом каждая из сторон заверяет, что ее действия носят сугубо оборонительный и вынужденный характер. Россия обвиняет в «милитаризации Арктики» западные страны, а те оправдывают свои шаги «растущей российской угрозой».

До сих пор члены Арктического совета не решались приносить в его повестку проблемы военной безопасности. Публично они настаивали на том, что Арктика должна оставаться регионом сотрудничества, а не силового противостояния, хотя на самом деле во многом просто опасались, что расширение тематики совета парализует его работу. В итоге складывается странная картина: приарктические страны продолжают говорить, что «Арктика – это территория мирного сотрудничества», и в то же время готовятся сделать ее театром военных действий. Поднимет ли Россия эту проблему в ходе своего председательства в Арктическом совете, пока неясно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4585691>



### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.11.26; У «ЗВЕЗДЫ» ПРОКАТИЛ МЕТАЛЛ; «РОСНЕФТЬ» ДОБИЛАСЬ СОЗДАНИЯ МЕТЗАВОДА В ПРИМОРЬЕ**

«Роснефть» все-таки решила строить металлургический завод на Дальнем Востоке, чтобы обеспечить прокатом верфь «Звезда», заявил глава компании Игорь Сечин на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным. Инвестиции в завод составят \$2,2 млрд, а мощность – 1,5 млн тонн стальной и трубной продукции, из которых только четверть переработает сама верфь. Прежде Минпромторг не видел смысла в этом производстве, а металлурги возражали против него, считая проект экономически неэффективным и избыточным.

Для верфи «Звезда» в Приморье будет построен металлургический завод мощностью 1,5 млн тонн стальной и трубной продукции, сообщил глава «Роснефти» Игорь Сечин на встрече с президентом России Владимиром Путиным. «Порядка 330–350 тыс. тонн сама верфь будет перерабатывать, и новые потребители в регионе также могут воспользоваться этими мощностями», – заявил Игорь Сечин. Стоимость проекта оценивается в \$2,2 млрд. Завод будет построен около бухты Суходол, которая находится недалеко от бухты Большой Камень, где располагается «Звезда». По словам Игоря Сечина, технико-экономическое обоснование подготовлено китайской MСС International Incorporation. Для нового сталелитейного производства также потребуется строительство дополнительных энергопомощностей.

Верфь «Звезда» должна стать первой в России, которая сможет строить суда большого дедвейта, в том числе нефтетанкеры и газовозы, методом крупноблочной сборки.

Вопрос обеспечения верфи листом обсуждался в апреле 2019 года на встрече с Владимиром Путиным. Тогда Игорь Сечин говорил, что для полноценной конкуренции с южнокорейскими производителями нужен лист длиной 24 м. По железной дороге лист такой размерности, по его словам, провезен быть не может, поэтому рассматривается строительство металлургического завода. В декабре 2019 года глава Минпромторга РФ Денис Мантуров заявлял, что вариант строительства литейного завода в Приморье не рассматривается, но вопрос строительства прокатного стана-5000 с повестки не снят. Министр неоднократно ранее подчеркивал, что необходимости в строительстве дополнительных мощностей нет, так как металлургические заводы могут производить стальной лист нужного формата, а специальный подвижной состав может обеспечить его перевозку. «Ъ» направил запрос в Минпромторг.

Источник «Ъ» в отрасли считает, что дополнительные мощности в 1,5 млн тонн станут избыточными для рынка РФ.

Другой собеседник «Ъ» добавляет, что на Дальнем Востоке будет сложно найти спрос на 1,1–1,2 млн тонн металлопродукции, поскольку верфь заберет лишь 25% выпуска будущего завода.

По словам источника «Ъ» в отрасли, сейчас «Звезда» покупает у российских металлургов 10–15% стали, еще 15–20% в Китае, а остальное – в Южной Корее. Однако иностранные компании не могут участвовать в поставках для атомного ледокола типа «Лидер», заложенного на «Звезде». В октябре 2020 года «Северсталь» поставила для него 1,2 тыс. тонн металлопроката. В сообщении компании говорилось, что заказ впервые был отгружен на наклонных платформах. Кроме «Северстали» поставлять широкоформатный стальной прокат может и ММК. Южнокорейские производители за счет удобной морской логистики могли давать верфи выгодные предложения, рассказывает источник «Ъ». Однако российским металлургам все равно удавалось заключать контракты благодаря ослаблению рубля, причем с премией к экспортному паритету.

По мнению исполнительного директора Центра экономического прогнозирования Газпромбанка Айрата Халикова, для стали стоимость доставки – не слишком важный фактор. Возможно, говорит эксперт, на новом предприятии планируется производство

нержавеющей стали или стальной продукции со специальным покрытием. В таком случае строительство целесообразно, так как в России не хватает подобных мощностей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4585695>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.26; КОНТЕЙНЕРЫ ПОДОРОЖАЮТ ПОЗЖЕ; ДИСКУССИИ О ТАРИФАХ ПЕРЕЕЗЖАЮТ НА 2022 ГОД**

Хотя правительство отказалось от повышения железнодорожных тарифов в 2021 году выше инфляции, ОАО РЖД продолжает обсуждать с рынком возможность дополнительной индексации тарифов на те виды грузов, перевозку которых считает для себя убыточной. В частности, монополия предложила на 4–5% повысить в 2022 году тарифы на перевозку контейнеров, которая принесла в 2019 году убыток на 11,5 млрд руб. На рынке пока рассматривают другие варианты – в частности, использование разных тарифов для перевозки с востока РФ на запад и обратно. А в ОАО РЖД вообще допускают введение свободного ценообразования в контейнерных перевозках.

В ОАО РЖД не планируют новых тарифных решений на 2021 год, чтобы максимально поддержать грузоотправителей, но продолжают диалог с участниками рынка на перспективу, сообщили “Ъ” в монополии. На прошлой неделе с Союзом операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) обсуждались два варианта дополнительной индексации перевозок контейнеров в 2022 году: либо общий подъем тарифа на 4–5%, либо дифференцированная индексация:

на 3,5% – в груженом рейсе до 4 тыс. км,

на 5,5% – свыше 4 тыс. км,

на 2% – в порожнем рейсе.

ОАО РЖД говорит об убыточности перевозок контейнеров из-за многолетнего отставания темпов роста тарифов на их перевозки от перевозки прочих грузов (подробнее см. “Ъ” от 4 августа). По оценкам монополии, в 2019 году она получила от перевозки контейнеров 11,5 млрд руб. убытка. На 2021 год ОАО РЖД предлагало дополнительно проиндексировать контейнерные тарифы на 4%, что принесло бы ей 3,4 млрд руб. в год (см. “Ъ” от 29 июля и 18 сентября).

Крупные перевозчики контейнеров были против. Так, ГК «Дело», владеющая «Трансконтейнером», отмечала, что рост тарифов должен идти в соответствии с решениями правительства и приказом ФАС, а опережающий рост приводит к неконкурентоспособности этого вида транспорта по сравнению с автотранспортом на коротких плечах и морем на длинных.

Правительство в итоге решило дополнительно не индексировать железнодорожные тарифы в 2021 году.

Перевозчики контейнеров отказались от комментариев по предложениям монополии на дальнейшие годы, в основном ссылаясь на несформированность позиции. А СОЖТ выдвинул собственные предложения. Так, предложено перейти на взимание тарифа не с контейнера, а с контейнерного поезда, отталкиваясь от его длины, фактического веса и количества осей.

Как отмечается в презентации руководителя рабочей группы по контейнерным перевозкам СОЖТ замгендиректора «Евросиб СПб – транспортные системы» Михаила Иванова, за последние пять лет доля контейнерных перевозок в составе контейнерных поездов выросла с 46% до 64%. Переход на новую систему расчета тарифа будет стимулировать ее дальнейший рост, что позитивно отразится на пропускной способности инфраструктуры и контейнеризации грузов.

Источник, близкий к ОАО РЖД, рассказал “Ъ”, что монополия поддерживает это предложение и рассматривает возможность ввести его в новой тарифной системе с 2026 года.

Еще одно предложение СОЖТ – унифицировать тарифы на рефрижераторные и универсальные контейнеры. Это давно обсуждается отраслью (см. “Ъ” от 7 июля 2019 года), с 2012 года перевозка рефконтейнеров обходится существенно дороже, чем транспортировка обычных. Но ОАО РЖД, рассказывает собеседник “Ъ”, полагает, что принять это предложение в условиях, когда тарифы на перевозку универсальных контейнеров не формируют прибыли для компании, невозможно. Впрочем, монополия предлагает сделать ряд шагов по уравниванию тарифов – например, нивелировать предыдущую дополнительную индексацию тарифов на 4% в 2017 году скидкой для рефтранспорта и т. п.

Также СОЖТ предлагает ввести разные тарифы на контейнерные отправки в составе контейнерных поездов по направлению восток–запад в зависимости от направления, при этом не меняя стоимости рейса туда-обратно. Это позволит привлечь дополнительный контейнерный поток с восточного направления, полагают в СОЖТ.

ОАО РЖД, рассказывает собеседник “Ъ”, в целом поддерживает это предложение, но отмечает, что менять прейскурант оперативно невозможно, а в рамках тарифного коридора сейчас нельзя вводить надбавки.

Монополия, говорит он, сейчас проводит оценку возможности применения свободных цен на перевозку отдельных грузов. «Отнесение контейнерных перевозок к товарному рынку с развитой конкуренцией позволит выйти с предложением о неприменении ценового регулирования», – поясняет собеседник “Ъ”, что позволит ОАО РЖД устанавливать гибкие индивидуальные тарифы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4585719>

### **ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.11.26; ЦЕНОВОЕ ПИКЕ: В КАБМИН ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА РЕЗКОЕ ПОДОРОЖАНИЕ АВИАБИЛЕТОВ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОПРОСИЛИ РАЗРАБОТАТЬ ПОНЯТНЫЙ МЕХАНИЗМ ДОСТУПА ПЕРЕВОЗЧИКОВ К МЕЖДУНАРОДНЫМ МАРШРУТАМ**

Правительство попросили разработать прозрачный механизм доступа авиакомпаний к открытым международным маршрутам. Такую инициативу главе кабмина Михаилу Мишустину направило Общероссийское объединение пассажиров (ООП; письмо есть у «Известий»). Сегодня почти все международные линии обслуживает «Аэрофлот». Цены на билеты на декабрь подорожали на 50–200%, говорят в специализированных сервисах. В условиях катастрофических убытков из-за пандемии перевозчики максимально поднимают тарифы там, где могут, чтобы компенсировать свои потери, говорят эксперты.

В приоритетном порядке

ООП попросило главу правительства Михаила Мишустина распорядиться о создании прозрачного механизма распределения разрешений Росавиации на полеты авиакомпаний по международным направлениям. Он должен обеспечить российским перевозчикам равный доступ к открывающимся после начала пандемии маршрутам и защитить интересы авиапассажиров, говорится в письме организации, с которым ознакомились «Известия».

С возобновления регулярных международных полетов правительство выделяет определенное количество частот (количество рейсов в неделю). Подавляющее их число получает «Аэрофлот», а другие авиакомпании, имеющие допуски на выполнение международных рейсов по этим маршрутам, ограничены в правах, говорится в обращении. Публично ни Росавиация, ни **Минтранс** не сообщали о критериях, по которым принимается решение о выдаче частоты отечественному перевозчику.

После открытия авиасообщения с Белоруссией все три выделенные частоты на полеты в Минск переданы «Аэрофлоту», говорится в письме. Аналогичная ситуация и с рейсами в ОАЭ, указано в обращении. Также «Аэрофлоту» переданы обе разрешенные частоты в



Белград. «До пандемии по всем указанным направлениям рейсы выполняли и другие российские авиакомпании», – говорится в письме.

Ограничение конкуренции ведет к увеличению тарифов. «По данным Российского союза туристической индустрии, на середину октября стоимость билетов из Москвы в Дубай в девять раз превышала нормальные уровни», – говорится в обращении.

В пресс-службе правительства сказали «Известиям», что обращение поступило и находится в проработке. **В Минтрансе обращение не получали, а распределение частот по открытым оперативным штабом направлениям осуществляет Росавиация. В Росавиации и «Аэрофлоте» не ответили на вопросы «Известий».**

Рост стабильный

Сервисы по продаже билетов фиксируют существенный рост цен на направлениях, полеты по которым разрешены только «Аэрофлоту». По данным Aviasales, билеты на декабрь этого года из Москвы в Бишкек в сравнении с тем же периодом прошлого года подорожали на 52%, до 13,6 тыс. рублей, перелеты из Москвы в Дубай – на 74%, до 17,4 тыс. рублей, в Белград – на 91%, до 16,5 тыс. рублей, в Минск – на 109%, до 8,6 тыс. рублей, в Нур-Султан – на 110%, до 21,7 тыс. рублей.

В Tutu.ru фиксируют большой рост цен на билеты в Дубай – на 136%, до 15,9 тыс. рублей. Также подорожали полеты в Нур-Султан – на 192%, до 25,2 тыс. рублей в одну сторону, в Бишкек – в 1,5 раза, до 14,9 тыс. рублей, в Минск – на 71%, до 8 тыс. рублей, а в Белград – на 82%, до 16,5 тыс. рублей.

OneTwoTrip (сравнивали фактическую среднюю стоимость проданных до 24 ноября 2019 года билетов на декабрь того же года со средними ценами по поиску на декабрь 2020-го) фиксирует рост цены более чем в три раза на полеты в декабре из Москвы в Минск – до 15,1 тыс. рублей. Стоимость билетов в Бишкек, по данным сервиса, выросла на 21%, в Нур-Султан – на 114,9%, в Белград – вдвое. При этом на перелеты из Москвы в Дубай OneTwoTrip фиксирует падение цен на 18,4%, до 25,2 тыс. рублей.

Непрозрачный механизм

В S7 обеспокоены нынешней практикой распределения разрешений на международные полеты, так как механизм выбора компаний для выполнения возобновляемых рейсов не определен, сказали в компании. Перевозчик претендует на выполнение полетов по всем маршрутам, на которые у него есть допуск: в ОАЭ, Японию, Южную Корею, Армению, Киргизию, Казахстан. Из-за ограничений международных полетов в 2020 году компания потеряла более 30% выручки.

Механизм распределения допусков был непрозрачным и до пандемии, но сегодня количество международных полетов сократилось, считает президент «UTair – пассажирские авиалинии» Павел Пермяков.

– Во время пандемии приоритет явно отдан «Аэрофлоту». Это лишает пассажиров конкурентных цен. Но, видимо, это единственный способ спасти «Аэрофлот» при закрытых международных направлениях и отсутствии роялти от иностранных авиакомпаний, – сказал он «Известиям».

В Red Wings отмечают, что «Аэрофлот» исторически имеет большое количество уникальных международных назначений.

– Вызывает удивление, что другие авиакомпании не получают доступ к тем немногим маршрутам, на которые у них также есть назначения. Red Wings, например, мог бы возобновить полеты из Москвы в Белград, но вся квота на это направление отдана «Аэрофлоту», – сказал представитель авиакомпании.

Источник «Известий» в авиакомпании, входящей в десятку крупнейших перевозчиков, сравнил механизм распределения частот с «черным ящиком».

Россияне покупают билеты в никуда

– Существует определенный информационный вакуум от момента объявления оперштабом очередного направления до первого полета. Финальные решения, кто именно

из авиакомпаний будет допущен к рейсам, как распределятся Росавиацией частоты, обозначенные оперативным штабом, остаются за кадром, – говорит он.

Собеседник поддерживает позицию ООП. По его словам, участникам рынка хотелось бы понять четкие правила игры.

– Если речь идет о поддержке только «Аэрофлота», отрасль поймет этот шаг. Но механизм должен быть прозрачным, чтобы остальные могли учитывать это в своих планах и выстраивать экономику предприятия соответствующим образом, не рассчитывая на новые международные рейсы, – говорит он.

Источник «Известий» в другой авиакомпании добавил, что, несмотря на попытки авиационных регуляторов выровнять условия между перевозчиками, оперативный штаб принимает решения самостоятельно. При этом ни одна авиакомпания, кроме «Аэрофлота», не участвует в работе оперштаба.

Рост цен на международные перевозки сегодня наблюдается там, где формируется монопольное право одной авиакомпании на выполнение полетов, отметил гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий. Так, Turkish Airlines существенно поднимает цены на билеты из Стамбула по тем направлениям, где у него нет конкурентов.

На фоне крупных убытков в отрасли авиакомпании будут максимально поднимать цену везде, где это возможно, отметил эксперт. Но если допустить к полетам на международных линиях всех назначенных перевозчиков, цена сразу же упадет, добавил он.

<https://iz.ru/1092042/german-kostrinskii/tcenovoe-pike-v-kabmin-pozhalovalis-na-rezkoe-podorozhanie-aviabiletov>

### **ИЗВЕСТИЯ; ПОЛТАВСКАЯ ЕЛЕНА; 2020.11.25; СТРОЙКА ВЕКА: КАК МОДЕРНИЗАЦИЯ БАМА И ТРАНССИБА ПОВЛИЯЕТ НА ЭКОНОМИКУ РОССИИ; ПРОВОЗНУЮ СПОСОБНОСТЬ МАГИСТРАЛЕЙ УВЕЛИЧАТ НА 75% К 2025 ГОДУ**

Япония планирует отправить по транспортному коридору Транссиба несколько «пилотных» контейнерных поездов со своими грузами в Европу. Они тронутся в путь в ноябре-декабре, сообщает YahooNewsJapan. Для Токио это примерно в два раза быстрее, чем по морю через Суэцкий канал, а вся инфраструктура двух магистралей – Транссиба и БАМа – сейчас активно модернизируется. К 2025 году провозную способность железных дорог в восточном направлении планируют увеличить на 75% – до 210 млн т. Как это повлияет на экономику России – в материале «Известий».

Азия – Европа

Модернизация БАМа и Транссиба пройдет в три этапа. На первом их суммарная провозная способность в 2020 году должна увеличиться на 66,8 млн т к уровню 2012 года – до 124,9 млн т. На втором – до 180 млн т к 2024 году, на третьем – до 210 млн т к 2025-му.

Интерес к Транссибу активно проявляет японский бизнес. 18 ноября из порта Владивостока отправился первый полносоставный контейнерный поезд с японскими грузами. Состав проследует по «широкой» колее более 10 тыс. км и прибудет на белорусскую станцию Брест, где контейнеры перегрузят на «узкую» колею и они отправятся далее до пунктов назначения в Европе, в том числе в Бельгию, Нидерланды, Германию, Польшу.

Для Японии это выгодно: традиционный морской путь через Суэцкий канал занимает от 53 до 62 дней, а в мультимодальном сообщении с использованием короткого морского плеча до Владивостока, а затем по Транссибу и европейским железным дорогам как минимум вдвое быстрее.

Свои грузы по Транссибу в Европу отправляют крупные японские компании: нефтехимическая корпорация Nippon Shokubai, гигант японского автостроения Honda

Motors, корпорация Makita Corporation, известный производитель медицинской техники Nipro Corporation. В проекте участвует и крупнейшая японская международная логистическая корпорация NipponExpress.

Как рассказал «Известиям» заместитель директора Института народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук Дмитрий Кувалин, перевозить ценные грузы, к примеру электронику, лучше быстро и без задержек, поэтому для России сотрудничество с азиатскими странами может «выстрелить» в долгосрочной перспективе.

– Если мы сможем возить грузы через свою территорию быстро, ритмично и надежно, то это хорошо сыграет. Пока меньше процента всех контейнерных перевозок по направлению Азия – Европа – Азия идет через Россию. Если поднять цифру до 3-5%, это довольно приличный заработок для нашей экономики. Но это станет возможным только в том случае, если мы обеспечим соответствующую пропускную способность, – сказал он.

Кувалин добавил, что с модернизацией БАМа и Транссиба можно говорить о росте не только транзита грузов, но и импорта/экспорта товаров.

– Азиатско-Тихоокеанский регион – наиболее быстрорастущий с экономической точки зрения, и ориентироваться на него – очень правильно. К тому же на Западе против нас то и дело вводят санкции, а на Востоке у нас сейчас гораздо более конструктивные рабочие отношения. Там и нашу продукцию охотно закупают, и свою поставляют. Это Китай, Южная Корея и другие страны. Ради экономической безопасности нужно иметь альтернативы, – отметил он в беседе с изданием.

Дальний Восток

По словам Кувалина, Дальний Восток всегда был недостаточно связан с остальной частью страны в плане транспорта и сейчас эта проблема сохраняется.

– Развитие железнодорожного сообщения, в том числе через модернизацию БАМа и Транссиба, – способ укрепить транспортные связи внутри страны. Кроме того, развитие магистралей дает новые рабочие места, увеличение доходов населения. Из-за чего у нас сейчас народ уезжает с Дальнего Востока? Рабочих мест нет и достойных зарплат. В этом отношении модернизация может сыграть большую роль.

Руководитель центра политэкономических исследований Института нового общества Василий Колташов добавил, что России необходимо сейчас добиваться экономического роста в Сибири.

– Россия богатеет за счет Сибири, как обещал еще Ломоносов в XVIII веке. Сейчас, чтобы добывать и перерабатывать больше и лучше, необходимо обновлять железнодорожную инфраструктуру. Это принципиально важно: сухие грузы, трубы и прочее – все перебрасывается через железную дорогу. Без нее на таких огромных расстояниях никуда и никак. Эта модернизация назрела давно. Что касается БАМа, он обеспечивает обходные пути и доступ к другим участкам, где можно организовывать новые производства, реконструировать старые, расширять имеющиеся и так далее. В этом смысле модернизация Транссиба и БАМа – необходимое, разумное и целесообразное решение, – сказал он «Известиям».

Байкал

Часть объектов, которые нужны для расширения магистралей, построят на Байкальской природной территории. Всего их будет 144: на 53 получены положительные заключения экологов и технических специалистов, еще 34 уже находятся в стадии реализации.

При проведении работ близ Байкала **РЖД** учитывает мнение ученых и природоохранных ведомств. Компания намерена постоянно мониторить влияние строительства на окружающую среду и внедрять «зеленые» практики обращения с отходами, очистки сточных вод и сохранения природного разнообразия. Также **РЖД** обещали восстановить лесные массивы после частичной вырубки.

По словам директора иркутского благотворительного фонда «Подари планете жизнь» Натальи Еремеевой, масштабной вырубке леса при модернизации магистралей на природоохранной территории не планируется.

– Вначале все, конечно, перепугались, особенно мы – наша организация как раз восстанавливает лес. Но потом у нас появился проект этой линии. Во-первых, большого нового полотна как такового не будет. Когда строили БАМ, предусмотрели вторую линию, которую не сделали, но участки под нее оставили. Будут разве что несколько узловых развязок вблизи Байкала – только в двух местах. В целом выходит зона вырубки около километра, не больше. РЖД готовы компенсировать это любым другим способом. Конечно, прямо на том же месте деревья не посадишь, потому что там будет железная дорога, но в других местах можно. Более того, они конкретно обратились ко мне с предложением поучаствовать в каких-то наших проектах, – сказала она «Известиям».

РЖД выполняют и другие работы по защите экосистемы Байкала. Совместно с Минприроды очистят береговую линию озера от поселка Байкал до поселка Таловка (361 км), а рядом со Слюдянским озером и мысом Шаманским установят площадки для сбора твердых бытовых отходов и биотуалеты, чтобы уберечь природные памятники от загрязнения.

Кроме того, РЖД установят контейнеры для раздельного сбора мусора на 10 станциях и остановочных пунктах Кругобайкальской железной дороги, БАМа и Транссиба, расположенных на Байкальской природной территории. 14 пунктов обогрева путевых рабочих переведут с отопительных печей на электричество – это уменьшит загрязнение воздуха. Для защиты воды построят новые и модернизируют действующие очистные сооружения, а стройплощадки оборудуют пунктами мойки колес.

<https://iz.ru/1091861/elena-poltavskaia/stroika-veka-kak-modernizatsiia-bama-i-transsiba-povliiaet-na-ekonomiku-rossii>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.11.26; ПОЛЕТАМ ПОДСТАВИЛИ КРЫЛО; РОСАВИАЦИЯ УТВЕРДИЛА АВИАМАРШРУТЫ ДЛЯ СУБСИДИЙ**

Росавиация утвердила 266 субсидируемых региональных авиамаршрутов на 2021 год.

Билеты на такие маршруты авиакомпании продают по спецтарифам, установленным государством. Это позволяет обеспечить доступные цены. На финансирование программы из федерального бюджета в 2021 году выделено 7,7 млрд рублей. Регионы будут софинансировать программу.

Летать с господдержкой станут, например, по популярным направлениям на юг России: в Анапу из Брянска, Калуги, Костромы, Петрозаводска, Пскова, в Геленджик – из Нижнего Новгорода, Челябинска, в Краснодар – из Астрахани, Архангельска, Надыма, Нижнекамска и еще из десятка городов. В программу включены и другие межрегиональные перелеты. Например, Красноярск – Кемерово, Курск – Санкт-Петербург, Нижний Новгород – Новый Уренгой. Всего по субсидируемым направлениям авиакомпании перевезут около 3,7 млн пассажиров, прогнозируют в Росавиации.

В ведомство поступило 26 заявлений от перевозчиков, готовых выполнять рейсы в рамках программы. Перевозки будет выполнять 21 авиакомпания. Среди них S7, «ЮТэйр», «Азимут», «Якутия», «Ямал», Red Wings. Около 70% субсидий будет использовано на перелетах, заявленных авиакомпаниями на самолете Sukhoi Superjet, уточнили в Росавиации. Это поможет поддержать отечественную авиационную промышленность.

Отдельно субсидируются в России пассажирские авиаперевозки на Дальний Восток, в Симферополь и Калининград.

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ, СВЕТЛАНА БОЧАРОВА; 2020.11.26; НОВЫЕ АМЕРИКАНСКИЕ САНКЦИИ МОГУТ УДАРИТЬ ПО РОССИЙСКОМУ**

### ГРАЖДАНСКОМУ АВИАПРОМУ; НО ОКОНЧАТЕЛЬНОГО РЕШЕНИЯ О НИХ НЕТ

Более 10 российских авиапромышленных предприятий попали в проект списка министерства торговли США как организации – «конечные военные пользователи», что позволяет запрещать поставлять им любую американскую продукцию, сообщило 25 ноября «РИА Новости». Сам список агентство не приводит, но сообщает, что в нем упомянуты помимо прочих «производители вертолетов и авиадвигателей, разработчики и поставщики авиационных материалов и систем организации воздушного движения».

23 ноября Reuters сообщило, что всего в проект документа, который уходящая администрация президента США Дональда Трампа хотела бы принять в оставшееся у нее время, входит 89 китайских и 28 российских компаний, причем из российских агентство упоминает только входящую в ОАК корпорацию «Иркут». Она управляет Иркутским авиазаводом (ИАЗ), является разработчиком пассажирского авиалайнера МС-21 и контролирует компанию «Гражданские самолеты Сухого» – разработчика и производителя Sukhoi SuperJet.

Вашингтонский торговый юрист Кевин Вулф, бывший сотрудник министерства торговли США, сказал Reuters, что правила и список все еще могут быть изменены, хотя времени на то, чтобы успеть запустить санкции, у администрации Трампа остается все меньше – для этого к середине декабря их необходимо утвердить и направить для официальной публикации.

Представитель ОАК заявил «Интерфаксу», что в компании изучают сообщения об этих планах. Собеседники Reuters утверждают, что в случае включения компаний в этот список получить любые американские комплектующие им будет очень трудно. Полный запрет на такие комплектующие, несомненно, приведет к остановке программ МС-21 и SuperJet, поскольку в МС-21 используется не только американский двигатель, который теоретически можно заменить на разрабатываемый российский ПД-14, но и множество других американских комплектующих; немало их и в SuperJet, говорят два источника в российской авиапромышленности.

Впрочем, куда больше внимания в публикации Reuters уделено китайским авиапроизводителям. Среди прочих в список входят китайский авиапромышленный холдинг AVIC (приблизительный аналог ОАК) и его дочерняя компания СОМАС, специально созданная для разработки и производства китайских гражданских авиалайнеров, таких как среднемагистральный С919 (аналог российского МС-21, американского Boeing 737 и европейского семейства А320), а также китайско-российский широкофюзеляжный самолет CRJ929.

Попытки введения санкций против С919 со стороны США предпринимались и раньше, но сами американские авиапроизводители выступили против, поскольку они из-за этого могут понести серьезные убытки. Возможно, и на сей раз им удастся остановить эти планы, считает эксперт Российского совета по международным делам (РСМД) Александр Ермаков.

Информации о готовящихся санкциях пока слишком мало, отмечает программный директор РСМД Иван Тимофеев. Согласно некоторым намекам в СМИ речь, возможно, идет о подключении российских предприятий к списку так называемых военных компаний – решение о таких китайских компаниях 12 ноября 2020 г. принял Трамп, напоминает Тимофеев. В реальности американские власти имеют в виду гражданские компании, технологии которых могут быть использованы военными, поясняет эксперт. Санкции, введенные против таких китайских компаний, довольно специфичны: им запрещен доступ к американскому рынку ценных бумаг, но о блокирующих или секторальных санкциях речи не идет, отмечает Тимофеев. Если будет решено продолжить ту же линию в отношении российских компаний, Трамп должен будет издать отдельный акт, касающийся России, – в указе от 12 ноября о каком-либо другом государстве, кроме



Китая, не говорится, поясняет собеседник «Ведомостей». Техническая возможность для этого у Трампа есть, говорит эксперт. Впрочем, даже в этом случае фатальных последствий для российских компаний такие санкции иметь не будут, считает Тимофеев: «Речь идет об ограничении американских инвестиций, но, строго говоря, на рынке американских ценных бумаг наши компании из этих секторов и так не особенно представлены».

Если список попадающих под санкции компаний составляло министерство торговли США, то речь может пойти об американском экспорте в Россию и о запрете на поставки определенного оборудования и комплектующих этим компаниям, поясняет Тимофеев: «Иными словами, это не будут какие-то блокирующие или финансовые санкции, что, в общем, неплохо. А по комплектующим и так действуют достаточно серьезные ограничения. Не думаю, что будут радикальные изменения. Если такие санкции будут введены, поставщикам комплектующих для оказавшихся под санкциями российских предприятий нужно будет обратиться в минторг США с просьбой о лицензии, которая позволит им осуществлять поставки, объясняет Тимофеев. Минторг может такую лицензию выдать – соответствующие прецеденты есть, указывает эксперт. Либо минторг США может ввести так называемую генеральную лицензию, т. е. временно ввести исключение на имплементацию этих санкций».

В связи с этим и вовсе сомнительными представляются Тимофееву слухи о возможном включении в санкционный список российского производителя титана «ВСМПО-Ависма». Эта компания – один из основных поставщиков титановых изделий для Boeing. «Американцы сами заинтересованы в поставках российского титана. Полагаю, либо они не примут такое решение, либо, если примут, будет действовать [разрешающая поставки] лицензия», – считает он.

Если вопрос о санкциях придется решать уже не Трампу, а Джо Байдену, теоретически он может ввести их против российских компаний и не вводить против китайских, допускает Тимофеев: «Но все-таки этот курс – антироссийский, антикитайский – не сводится к конкретным личностям. Он будет продолжаться независимо от имени президента».

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2020/11/25/848294-amerikanskie-sanktsii-mogut-udarit-po-grazhdanskomu-aviapromu>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.26; ИНВАЛИДАМ ОСТАВИЛИ ШТРАФЫ ЗА ПАРКОВКУ; МОСГОРДУМА ОТКЛОНИЛА ПОПРАВКИ К КОАП МОСКВЫ**

Мосгордума отклонила поправки к столичному КоАП, освобождающие инвалидов от штрафа за неоплаченную парковку. Выделенные специально для людей с ограниченными возможностями места на платных паркингах часто заняты и распределены по городу неравномерно, пояснили авторы законопроекта, поэтому необходимо дать таким гражданам дополнительные льготы. В «Единой России» заявили, что таким образом решить проблему размещения всех транспортных средств инвалидов в городе невозможно.

Проект изменений в ст. 8.14 КоАП Москвы внес депутат от КПРФ Евгений Ступин в целях «формирования благоприятной и доступной среды проживания для инвалидов». Поправками он предложил отменить штраф в 5 тыс. руб. за парковку автомобиля инвалида на платном месте. Сегодня, напомним, люди с ограниченными возможностями пользуются специально выделенными для них местами на платных паркингах. За стоянку на других местах и следуют штрафные санкции. По федеральному закону «О социальной защите инвалидов» не менее 10% всех мест на парковках общего пользования должно быть выделено для инвалидов, но в Москве места распределяются неравномерно, ими неудобно пользоваться, поясняет господин Ступин.

«Типичной является ситуация, когда на небольшой платной парковке заняты все места, предназначенные для инвалидов, при этом мест на близлежащей бесплатной стоянке нет (либо таковая стоянка отсутствует)», – говорится в пояснительной записке. Инвалиды вынуждены платить либо получать штрафы за неоплату. «Данная ситуация оказалась не продуманной законодателем», – пишет депутат.

По данным автора инициативы, в Москве около 100 тыс. инвалидов пользуются автомобилями (всего в городе 1,1 млн инвалидов). С 1 июля 2020 года вся информация о гражданах, имеющих ту или иную группу инвалидности, аккумулируется в Федеральном реестре инвалидов (ФРИ). Люди с ограниченными возможностями вносят туда данные на машину, покупают знак «Инвалид» (требуется по ПДД) и пользуются льготой. По данным Минтруда, на начало ноября более 160 тыс. граждан внесли соответствующую информацию в реестр.

Общее число инвалидов в России, по данным Пенсионного фонда, составляет 10,8 млн человек.

«Мы с вами можем помочь людям», – поддержала законопроект депутат от КПРФ Екатерина Енгальчева. – Почему инвалид, который приехал к врачу, за три часа стоянки должен платить 380 руб. в час при пособии в несколько тысяч рублей? Какие тут могут быть доводы? Тем более что дополнительной транспортной нагрузки это не создаст». «Почему государство не может реализовать право инвалидов на машино-места? – удивлялся депутат-коммунист Сергей Севостьянов. – У нас же город хорошо развивается, бюджет социально ориентирован. Надо ввести еще бесплатную парковку в подземных парковках в ТЦ». Депутат Андрей Медведев (не входит ни в одну из фракций или групп) утверждал, что проблема не в штрафах, а в администрировании нарушений: органы власти должны тщательнее проверять, имеет ли право машина стоять на парковочном месте или нет. Он предложил поднять штрафы за стоянку на инвалидном месте, но не уточнил, на какую сумму. Против поправок выступила и депутат от «Яблока» Дарья Беседина: «Если люди находятся в бедственном финансовом положении, то помогать им надо через социальные программы».

Глава комиссии Мосгордумы по законодательству Александр Семенников («Единая Россия») отметил, что на платных парковках в Москве организовано всего 85 тыс. машино-мест, пользоваться которыми в бесплатном режиме могут многодетные семьи, Герои Соцтруда, Герои России, а также резиденты.

Если добавить в этот список еще и инвалидов, то создастся конкуренция, считает господин Семенников.

Он уточнил, что каждый из 1,1 млн инвалидов в Москве может воспользоваться машиной (необязательно собственной – ФРИ позволяет внести данные о машине, включая такси или каршеринг, в течение 15 минут): проблему размещения всех транспортных средств невозможно решить новой льготой.

В ГКУ «Администратор московского парковочного пространства» Москвы рассказали “Ъ”, что в столице 15% всех действующих машино-мест отведено для инвалидов. «Их местоположение выбирается совместно с различными сообществами инвалидов, а также по отдельным заявкам руководства социальных объектов, – заявили в ведомстве. – Парковки для инвалидов администрируются совместно с ГИБДД».

Проблему неравномерного распределения мест можно решить через обратную связь, считает член общественного совета при областном минтрансе Андрей Мухортиков: «Если где-то инвалидные места пустуют хронически, нужны обращения от водителей. Если, наоборот, мест для инвалидов не хватает – нужны обращения от инвалидов на перенос мест».

<https://www.kommersant.ru/doc/4585532>

### **КОММЕРСАНТЪ; МАРИЯ ИГНАТОВА; 2020.11.26; ТАКСИСТЫ ПРОКАТИЛИ ГУБЕРНАТОРА; СВЕРДЛОВСКАЯ ПРОКУРАТУРА ПОТРЕБОВАЛА ОТМЕНИТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ УСТАНОВКУ ПЕРЕГОРОДОК В ТАКСОМОТОРАХ**

Прокуратура признала незаконным требование губернатора Свердловской области Евгения Куйвашева об обязательной установке в такси защитных экранов между водителем и пассажиром. Указ, принятый в целях ограничения распространения коронавируса, ранее вызвал протесты участников рынка. Прокуратура нашла в директиве «коррупциогенные факторы, выразившиеся в установлении обременительных и неясных требований для граждан и организацией», потребовав устранить выявленные недостатки. Теперь установка экранов носит рекомендательный характер. А таксисты просят компенсировать им траты на уже произведенное оборудование автомобилей.

Требование об установке в салоне машин такси защитных перегородок губернатор Евгений Куйвашев ввел в указе о режиме повышенной готовности 28 октября. Нарушителям грозил штраф от 100 тыс. до 300 тыс. руб. Это вызвало возмущение таксистов, которые уже на следующий день вышли на акцию протеста (см. “Ъ” от 30 октября). Впрочем, они смогли добиться только отсрочки введения санкций на три недели. Но уже 20 ноября губернатор неожиданно сменил формулировку указа: теперь устанавливать экраны или перегородки в такси лишь рекомендуется.

Вчера выяснилось, что изменения были внесены по требованию прокурора Свердловской области Сергея Охлопкова.

В надзорное ведомство с просьбой проверить законность требования обратился директор сервиса заказа такси «Максим» Максим Шушарин. «По результатам проведенной антикоррупционной экспертизы выявлены коррупциогенные факторы, выразившиеся в установлении обременительных и неясных требований для граждан и организацией при введении правила поведения при оказании услуг легковым такси и установлению зонированных экранов и перегородок», – говорится в документе прокуратуры (есть в распоряжении “Ъ”). Прокурор Свердловской области внес требование устранить выявленные недостатки. Оно удовлетворено, сообщили в прокуратуре. Получить комментарий от региональных властей не удалось.

«За дни действия указа мера привела к негативным последствиям, – прокомментировали в пресс-службе сервиса «Максим». – Снизилось число брендированных автомобилей такси. Причина проста – водители не хотели привлекать внимание сотрудников ГИБДД. Прецедент Свердловской области должен удерживать другие регионы от принятия популистских и вредных мер в отношении такси».

По оценкам представителя Общественного совета по развитию такси в регионах России по УрФО Владимира Герасименко, защитными экранами в Свердловской области успели оборудовать от 2,5 тыс. до 3 тыс. автомобилей – это 80% от числа машин, которые имеют разрешение на работу такси.

Теперь таксисты просят у региональных властей компенсировать затраты на оборудование.

«Нужно компенсировать затраты тех компаний, которые добросовестно установили экраны. При средней стоимости экранов и работ по их установке в 1,5 тыс. руб. общая сумма компенсаций составит 8–10 млн руб., при средней стоимости в 3 тыс. руб. – около 20 млн руб.», – отметил господин Герасименко. Региональные власти заявляли, что бюджет вряд ли будет выделять средства на компенсацию. Хотя, по словам вице-губернатора Павла Крекова, «заявления рассматривают специально созданной комиссией».

«Ситуация может стать для других регионов примером того, как делать не надо, – говорит специалист по информационному сопровождению юридической деятельности Дмитрий Жданухин. – Нужно сначала проработать вопрос с точки зрения последствий, в том числе и информационных, и только после этого запускать указ».

<https://www.kommersant.ru/doc/4585728>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.11.26; НЕСПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА: УСТРОИТЬСЯ РАБОТАТЬ ЧИНОВНИКОМ СТАНЕТ ПРОЩЕ; СПИСОК НЕОБХОДИМЫХ ДОКУМЕНТОВ ПЛАНИРУЕТСЯ СОКРАТИТЬ ПОЧТИ В ТРИ РАЗА**

Минэкономразвития предложило резко сократить число документов, необходимых для поступления на госслужбу, а также для получения чиновниками пенсий и субсидий на недвижимость. Об этом говорится в проектах постановлений правительства, которые есть в распоряжении «Известий». В частности, предполагается, что вместо 22 справок, которые раньше были необходимы для трудоустройства в качестве чиновника, теперь останется только восемь. Это позволит сэкономить время и сделать процесс оформления более удобным, уверены в Минэке. Инициатива ведомства лежит в тренде цифровизации и заботы о здоровье россиян: обивать пороги разных ведомств для получения справок во время пандемии небезопасно, заявили эксперты. Впрочем, они не уверены, что большое количество документов когда-то выступало серьезным препятствием для соискателей вакансий в госструктурах.

Против бюрократии

Сегодня трудоустройство на госслужбу – длительный и бюрократизированный процесс. Для того чтобы занять желаемую должность, соискателю надо предоставить 22 бумажных документа – то есть в среднем в три раза больше, чем для оформления в обычную коммерческую организацию. Среди необходимых бумаг значатся в том числе копия справки о регистрации по месту жительства, медицинское заключение, копия свидетельств о перемене имени и справки о рождении детей.

Все эти действия требуют больших временных затрат и затягивают процесс трудоустройства, отмечают в Минэке. Поэтому ведомство предлагает сделать для россиян поступление на госслужбу более простым и резко сократить число требуемых бумаг. По замыслу министерства, предоставлять в бумажном виде следует только восемь документов:

- анкету;
- автобиографию;
- фотографии;
- справку о доходах и расходах гражданина;
- справку о доходах и расходах его супруги(а) и несовершеннолетних детей;
- ссылки на страницы соискателя в соцсетях;
- копии удостоверений о награждении госнаградами.

При этом предложение сократить список необходимых справок не означает, что работодатель ограничится этой информацией при трудоустройстве. Получить остальные данные можно будет из профильных министерств и ведомств (например, номер ИНН предоставит ФНС, а копию трудовой книжки – ПФР).

«Законопроект позволит создать более удобные условия реализации права россиян при поступлении на гражданскую службу, предусматривая возможность получать часть сведений посредством межведомственного взаимодействия», – отмечается в пояснительной записке.

Впрочем, облегчить жизнь Минэк планирует не только соискателям на позиции чиновников, но и действующим госслужащим. Так, например, чтобы получить субсидию на покупку недвижимости – одну из льгот, которая полагается чиновникам со стесненными жилищными условиями, – надо собрать 17 различных справок. Министерство предлагает сократить их число до двух. Аналогичным образом следует поступить и при оформлении страховой пенсии (с семи до двух документов), а также пенсии за выслугу лет (с 10 до двух справок).

В правительстве «Известиям» заявили, что предложения Минэка к ним пока не поступали. В Минтруде предложения оценили позитивно. Сейчас трудоустройство на госслужбу может занимать около месяца, что снижает ее конкурентоспособность по сравнению с остальными сферами деятельности, заявили «Известиям» в ведомстве. Инициативы Минэка позволят сократить сроки трудоустройства, не уменьшая при этом объем данных о кандидате, которые будет получать кадровая служба, отметили в Минтруде.

Шаг вперед

Инициатива Минэкономразвития лежит в одном тренде с цифровизацией поиска работы и прохождения этапов отбора, отметил GR-директор HeadHunter Виталий Терентьев. Более того, она сокращает потенциальные угрозы здоровью принимаемого на службу сотрудника, избавляя его от необходимости посещать различные службы для сбора справок и документов, отметил он.

Идея упростить поступление на госслужбу не новая, но Минэк делает большой практический шаг вперед, заявил директор центра развития госслужбы НИУ ВШЭ Николай Клищ. Ведомство существенно сокращает количество предоставляемых кандидатами документов и берет на себя обязанность получать такие традиционные сведения, как, например, номер СНИЛС, полиса ОМС и так далее, через системы межведомственного взаимодействия и базы государственных органов.

– От граждан будет необходимо только предоставление тех данных, которые не содержатся в государственных информационных системах, что делает оставшийся список документов несколько экзотически выглядящем со стороны, но удобным для кандидатов при поступлении на гражданскую службу, – отметил Николай Клищ.

Большое количество документов для трудоустройства никогда не выступало серьезным препятствием для соискателей вакансий в госструктурах, категоричен директор Института стратегического анализа ФБК Grant Thornton Игорь Николаев.

– Тяжело представить, чтобы человек, претендующий на кресло чиновника, отдал предпочтение другой вакансии, услышав о списке из 22 справок. Однако чем меньше бюрократизма, тем лучше, – отметил эксперт.

Впрочем, он добавил, что на качество кадров – самый важный показатель в вопросах трудоустройства – нововведение вряд ли повлияет. Квалификация сотрудников сильно разнится даже в федеральных органах исполнительной власти, причем во многом зависит от оплаты труда и от того, привязан ли оклад чиновников к четким KPI, пояснил Игорь Николаев.

Ранее премьер-министр Михаил Мишустин объявил о реформе системы госуправления. В рамках нее предстоит провести оптимизацию штата госслужащих. В министерствах и регионах планируется сократить 5–10% чиновников – в том числе за счет вакансий.

<https://iz.ru/1091877/ekaterina-vinogradova/nespravochnaia-sluzhba-ustroitsia-rabotat-chinovnikom-stanet-proshche>

### **КОММЕРСАНТЪ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.11.26; ГОССТРУКТУРЫ С ИСТЕКАЮЩИМ СРОКОМ БРАУЗЕРА; ИТ-СИСТЕМЫ МИНИСТЕРСТВ И ВЕДОМСТВ ПРОСЯТ СОВМЕСТИТЬ С ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ПО**

Ассоциация разработчиков программных продуктов (АРПП) «Отечественный софт» просит Минцифры обязать госструктуры до 2022 года обеспечить совместимость работы их ИТ-систем с отечественным ПО, включая российские браузеры. Пока эти системы корректно работают только с Internet Explorer, поддержку которого Microsoft сворачивает в августе 2021 года – после этого уязвимость госсистем для внешних атак резко возрастет, утверждают в АРПП. Системы смогут работать дальше с Chrome и Opera и отечественными браузерами, возражают их разработчики и Минцифры.

АРПП «Отечественный софт» в письме (копия есть у “Ъ”) главе Минцифры Максиму Шадаеву сообщила, что 12 ведомств (Федеральное казначейство, Минздрав, Минкульт,



Минфин, Минцифры, Минэкономики, Минюст, Минпросвещения, Роспотребнадзор, Росреестр, Росстат и ФНС) проигнорировали требование правительства до конца года обеспечить совместимость их государственных информационных систем (ГИС) с отечественным ПО. Минцифры в начале ноября вообще предлагало упразднить это требование, но АРПП просит господина Шадаева передумать и дать ведомствам еще два года на его исполнение.

Общественное обсуждение отмены требования к совместимости ГИС с отечественным ПО продлится до 26 ноября, затем будут рассмотрены все поступившие предложения, в том числе АРПП, сообщил “Ъ” представитель Минцифры.

По словам исполнительного директора АРПП Рената Лашина, около 120 ГИС корректно функционируют исключительно в среде браузера Internet Explorer, поддержку которого Microsoft заканчивает в августе 2021 года. Новый браузер Microsoft Edge не обеспечивает работу многих из них.

Большинство ГИС создавались, когда в правительстве еще не шло речи о протекционистской политике в области IT, поэтому ведомства разрабатывали системы под самые распространенные продукты – офисный пакет Microsoft и браузер Internet Explorer, объясняет господин Лашин. «У такого подхода есть последствия: большинство ГИС корректно работают только в Explorer – возможно авторизоваться, нормально открываются окна, фиксируется электронная подпись и передаются данные. Если же оператор начинает работать с ГИС из-под другого браузера, то функции полностью недоступны по причине невозможности входа», – говорит он. По словам Рената Лашина, после отключения поддержки Explorer на старых устройствах браузер перестанет обновляться и станет уязвим для внешних атак, а на новых не сможет быть установлен.

ГИС поддерживают разные браузеры, включая отечественные, и госорганы системно работают над независимостью от зарубежного ПО, возражает директор департамента развития архитектуры Минцифры Василий Слышкин.

Проблема интеграции ГИС с иностранными браузерами есть, но она вовсе не критична, уточняет источник “Ъ” в правительстве. Современные системы способны работать под браузерами на движке Chromium (например, Chrome, Opera), сохраняя корректность отображения данных на уровне 90–95%, добавляют собеседники “Ъ” в компаниях, разрабатывающих ГИС.

В реестр отечественного ПО включены два российских браузера: «Спутник» от «Ростелекома» на движке Chromium и «Яндекс.Браузер» от «Яндекса» на движке Blink. В обеих компаниях отказались комментировать инициативу АРПП и оценить защищенность российских ГИС.

Сайтам отрежут пути обхода блокировок

Источник “Ъ”, курирующий цифровизацию госведомств, подтверждает, что работающие через web-интерфейс ГИС (он приводит в пример портал госуслуг) корректно функционируют со стороны оператора только при использовании Internet Explorer: «Исторически складывалось, что архитектуру ГИС делали под этот браузер, и только через него обеспечивается достаточная криптографическая защита». «Системное решение проблемы – это не запретить Internet Explorer, а разобраться с каждой системой и установить мониторинг их адаптации под другие операционные системы и браузеры», – рассуждает директор АНО «Информационная культура» Иван Бегтин. – То есть нужно обеспечить поэтапный переход ГИС на другой web-интерфейс».

“Ъ” направил в 12 перечисленных в письме АРПП министерств ведомств запросы о том, действительно ли их ГИС стабильно работают исключительно с Internet Explorer.

В казначействе, ФНС, Росстате, Минюсте и Минкульте заверили “Ъ”, что проблем с совместимостью с другими браузерами нет.

Источник “Ъ” в правительстве полагает, что АРПП в письме намеренно акцентирует внимание на проблеме, связанной с браузерами, хотя она «вовсе не критична». По словам

собеседника “Ъ”, для АРПП важнее пункт об отмене централизованных закупок отечественных офисных пакетов, принятия которого там всеми силами хотят избежать.  
<https://www.kommersant.ru/doc/4585563>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.11.26; ГОСОБЛАЧНО, С ПРОЯСНЕНИЕМ; ОПРЕДЕЛЯЮТСЯ ПАРАМЕТРЫ БУДУЩЕЙ МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ ПЛАТФОРМЫ**

Минцифры выберет единого подрядчика для оказания ведомствам облачных услуг до конца 2022 года за 3 млрд руб. Наиболее вероятным кандидатом выступает «Ростелеком», в дата-центрах которого уже работают IT-системы семи федеральных ведомств. Для исполнения контракта оператору потребуется обеспечить поддержку американской операционной системы Windows и софта VMware, которые все еще используются чиновниками, хотя в перспективе они должны будут отказаться от этих решений.

Минцифры объявило тендер на создание государственной единой облачной платформы (ГЕОП) сроком до конца 2022 года и стоимостью 2,9 млрд руб., говорится на портале госзакупок. Заявки принимаются до 10 декабря. В числе потребителей услуг «гособлака» указаны Государственная фельдъегерская служба, Минюст, Минтруд, Росархив, Росимущество, Ростехнадзор и Фонд социального страхования, чьи информационные ресурсы хранятся на площадках «Ростелеком-ЦОД».

Контракт предполагает одного исполнителя и предусматривает возможность добавлять другие ведомства, уточнил “Ъ” директор департамента проектов по информатизации Минцифры Константин Гурзов: «Все участники смогут получить ресурсы «гособлака» в рамках общего денежного лимита объявленного аукциона». Правительство поручило подключить к эксперименту по переходу на ГЕОП еще девять ведомств, включая Минэкономики, Минстрой и Минздрав (см. “Ъ” от 23 ноября).

Часть IT-систем ведомств еще используют иностранный софт, признает господин Гурзов. «Для экономии денег и времени мы переносим их в ГЕОП как есть, но затем ведомства перейдут на отечественные решения в рамках программы цифровой трансформации», – заверяет он. Так, в «гособлаке» должна поддерживаться работа с отечественными операционными системами с открытым кодом Astra Linux, ALT Linux, Rosa Linux и зарубежными Oracle Linux, RedHat Enterprise Linux и закрытой системой Microsoft Windows. Кроме того, в «гособлаке» должны входить вычислительные кластеры на базе американской платформы VMware, следует из документов тендера.

Эксперимент по переводу госорганов в ГЕОП стартовал в сентябре 2019 года. Стоимость его развертывания оценивается в 69,6 млрд руб. до 2024 года, из которых 28,5 млрд руб. должно выделить государство, а остальное придется на внебюджетные источники.

Аналогичная проблема зависимости от иностранных облачных сервисов Google и Microsoft в Европе решается так же – с помощью государственных облаков на базе национальных телеком-операторов, отметил партнер департамента управления рисками Deloitte Сергей Кудряшов.

Требование использовать Windows и VMware, скорее всего, продиктовано тем, что инфраструктура самих министерств и ведомств не может функционировать без этих продуктов – в противном случае потребуется полностью заменить и их IT-системы, заключает он.

Пока «гособлако» должно покрывать потребности федеральных министерств и ведомств, чьи IT-системы расположены в Москве или Центральном регионе, и выбор единого поставщика логичен, говорит заместитель гендиректора Softline Андрей Шолохов. Если же проект расширится и будет затронута, например, Сибирь, то там может быть иной подрядчик, допускает он.

Централизация всех госструктур в одном месте обеспечит оптимальный обмен трафика и взаимодействие между ними, отмечает гендиректор оператора сети дата-центров Охуген Павел Кулаков.

«С другой стороны, это негативно скажется на развитии рынка, так как уничтожит конкуренцию и может привести к удорожанию решений», – предупреждает он. Использование же американского софта, по его мнению, оправдано тем, что эти решения доказали эффективность, отказоустойчивость и сертифицированы по требованиям безопасности. Пока, уточняет господин Кулаков, программы с открытым кодом не рассчитаны под тяжелые промышленные системы, которыми будут пользоваться десятки тысяч пользователей одновременно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4585527>

### **РБК; БАЛАШОВА АННА, ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ; 2020.11.25; В РОССИИ СОЗДАЛИ СТРУКТУРУ ДЛЯ ИЗОБРЕТЕНИЯ КВАНТОВОГО КОМПЬЮТЕРА**

Консорциум, в который вошли структуры «Росатома», фонд «Сколково» и университеты, будет заниматься экспортом квантовых технологий и развивать инфраструктуру. Но главная задача – создать квантовый компьютер

О создании консорциума «Национальная квантовая лаборатория» (НКЛ) объявлено в среду, 25 ноября. В него вошли структура госкорпорации «Росатом» («СП Квант»), Российский квантовый центр, фонд «Сколково», НИУ «Высшая школа экономики», НИТУ «МИСиС», МФТИ и Физический институт им. П.Н. Лебедева, говорится в поступившем в РБК сообщении участников. Главой НКЛ стал Руслан Юнусов, руководитель проектного офиса по квантовым технологиям «Росатома» и до недавнего времени гендиректор Российского квантового центра.

Как пояснил Юнусов РБК, основные задачи созданной структуры:

помогать компаниям, желающим экспортировать разработки в области квантовых технологий за рубеж, правильно регистрировать свою интеллектуальную собственность, получать международные патенты;

помогать привлекать в Россию ученых, оказавшихся за границей после распада СССР, а также зарубежных экспертов;

сделать в России инфраструктуру для создания квантовых процессоров (лаборатории, где будут проводиться исследования, фабрику – для создания решений);

консолидировать усилия в области образования – делиться лучшими практиками между участниками, запускать совместные образовательные и просветительские программы и др.

По словам Юнусова, отдельного бюджета на НКЛ не предусмотрено, но консорциум будет создаваться в рамках «дорожной карты» «Квантовые вычисления», написанной «Росатомом» и в конце июля утвержденной правительственной комиссией по цифровому развитию, использованию информационных технологий для улучшения качества жизни и условий ведения предпринимательской деятельности.

Общий бюджет этой «дорожной карты» до 2024 года составляет 23,7 млрд руб., из которых около 45% должны привлечь из внебюджетных источников. «Бюджет будет распределяться между организациями, которые вошли в консорциум, на решение различных задач – поддержку образования, создание инфраструктуры, закупки оборудования и т.п. Члены НКЛ будут заниматься выполнением основной задачи документа – построения квантового компьютера», – пояснил Юнусов.

Зачем нужен квантовый компьютер

Как отмечалось в материалах нацпрограммы «Цифровая экономика», «первая квантовая революция» в первой половине XX века привела к появлению лазеров, транзисторов, ядерного оружия, а впоследствии – мобильных телефонов и интернета. Различные эксперты оценивали объем созданной благодаря этому индустрии в \$3 трлн в год. «Вторая квантовая революция» ожидается с конца XX века и должна оказать на мир еще большее

влияние. В частности, квантовые компьютеры будут способны решать задачи, недоступные классическим суперкомпьютерам, заявляли ранее в «Росатоме». Например, моделировать поведение сложных молекул для разработки новых лекарств и материалов, сложные логистические задачи, работать с большими данными. В сентябре Financial Times писала о квантовом компьютере Google, который способен за три секунды выполнить задачу, на которую самому мощному на сегодняшний день компьютеру нужно 10 тыс. лет. В рамках «дорожной карты» «Квантовые вычисления» планируется построить на территории Сколково центр нанофабрикации площадью 2 тыс. кв. м, а также передовой лабораторный комплекс площадью более 3,5 тыс. кв. м.

Среди основных показателей, указанных в «дорожной карте», которых планируется достичь в том числе с помощью создания НКЛ, – к концу 2024-го члены консорциума должны создать вычислительные системы на различных квантовых платформах мощностью от 30 до 100 кубитов, выйти на регистрацию 40 международных патентов в год и др.

При этом Руслан Юнусов рассказал, что планируется подключить к деятельности консорциума индустриальных партнеров, крупные компании, которые будут потребителями этих технологий. Речь будет идти не менее чем о 25 крупных игроках. По его словам, подобные обсуждения ведутся с «Газпром нефтью», которая работает с большим количеством сейсмических данных для определения, где находится нефть, с **РЖД** и «Аэрофлотом» для решения логистических задач, создания «идеального расписания электричек или авиарейсов». С «Сибуром» обсуждаются проекты по применению квантовой химии – разработке новых материалов с новыми физическими свойствами. «Мы начинаем делать пилоты на маленьких прототипах технологии, не дожидаясь, когда будет завершен квантовый компьютер», – рассказал Юнусов.

Представитель **РЖД** воздержался от комментариев, представитель «Сибура» не стал подтверждать факт переговоров о совместных проектах с НКЛ. Представители «Газпром нефти» и «Аэрофлота» не ответили на вопросы РБК.

«Люди не будут покупать домой квантовый компьютер»

Какие позиции сейчас занимает Россия в области разработки квантового компьютера и когда он станет доступен обычным людям, рассказал Руслан Юнусов.

– С кем будут конкурировать российские квантовые решения?

– Россия не лидер в квантовых вычислениях. У нас есть какие-то наработки на уровне технологии в отдельных сегментах, но лидерами являются США и Китай. Мы не ставим задачу начать продавать квантовые компьютеры на мировом рынке в 2024 году, это было бы слишком шапкозакидательски. Наша задача – подготовить плацдарм на следующие годы. Для этого нужно уже сейчас начинать регистрировать патентный портфель. Этот процесс должен идти параллельно с разработками. Но нужно понимать, что какие-то страны не будут покупать подобные решения, даже если они по своим характеристикам будут превосходить мировые аналоги. Зато другие рынки будут открыты.

Мы активно взаимодействуем с аналогичными программами, которые запускаются в отдельных странах. Например, в Индии. Нужна коллаборация, поскольку мы не можем позволить себе инвестировать столько же, сколько Китай (обещал направить на создание своей Национальной квантовой лаборатории \$12 млрд, а, например, конгресс США утвердил проект развития квантовых технологий объемом \$20 млрд. – РБК).

– В какие страны вы хотели бы экспортировать продукты, основанные на квантовых технологиях?

– Если говорить о квантовых вычислениях, то есть квантовом компьютере, то продавать его сам по себе будет сложно. Проще будет продавать платформу для квантовых вычислений. Это позволит программировать, удаленно используя мощности квантового компьютера. Заказчику не нужно будет иметь у себя физиков, понимать, как происходят отдельные процессы. Тогда нашей задачей будет найти тех, у кого есть потребность в

подобных услугах, объяснить им, какие задачи можно решить, написать софт, обучить его использовать.

– Кого вы считаете основным потребителем квантовых технологий на российском рынке, власти, компании, граждан? Когда они выйдут на массовый рынок?

– Мы планируем до 2024 года запустить первые пилоты с теми компаниями, о которых я говорил. Государственные задачи тоже можно будет решать на квантовом компьютере, но хотелось бы, взяв государственные деньги, вовлечь индустрию, чтобы эффект в экономике был гораздо больше.

Обычные люди не будут покупать себе домой квантовый компьютер как минимум в течение ближайших десяти лет. Но в течение этого срока они могут начать пользоваться квантовыми вычислениями через облачный доступ.

– Каким будет объем российского рынка квантовых вычислений в ближайшей перспективе?

– Существующие оценки очень спекулятивны, значения одного и того же отчета могут меняться несколько раз в течение года. Кроме того, вопрос, как считать. Например, появились вычисления, которые позволят сделать новый тип аккумулятора, который будет в сто раз более емким, чем существующие. Благодаря этому люди смогут ездить без заправки неделю, месяц или даже год. Вычисления стоили, например, \$1 млн, а продавать этот аккумулятор можно за \$100 млрд. Какую из этих сумм правильно учитывать при оценке объема рынка – спорный вопрос. Многие эксперты ожидают, что запуск квантовых компьютеров приведет к изменениям, сопоставимым с запуском обычных компьютеров.

[https://www.rbc.ru/technology\\_and\\_media/25/11/2020/5fbc247e9a794708cc054981](https://www.rbc.ru/technology_and_media/25/11/2020/5fbc247e9a794708cc054981)

### **ТАСС; 2020.11.25; РЕКОНСТРУКЦИЮ 19 СТАНЦИЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЗАПЛАНИРОВАЛИ НА 2021 ГОД**

Дальневосточная железная дорога (ДВЖД) в 2021 году намерена в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» построить на своем полигоне 30 разъездов и реконструировать 19 станций Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, сообщили в среду ТАСС в пресс-службе ДВЖД.

«На 2021 год по инвестиционной программе ОАО «РЖД» в границах полигона Дальневосточной железной дороги запланировано освоение 158,9 млрд рублей, в том числе по комплексным проектам развития магистральной инфраструктуры ОАО «РЖД». В рамках проектов запланировано строительство 30 разъездов, реконструкция 19 станций, строительство двухпутных вставок на 57 перегонах, строительство вторых путей на 53 перегонах БАМа и Транссиба», – говорится в сообщении.

Модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей входит в долгосрочную программу развития РЖД до 2025 года, которую правительство РФ утвердило в марте 2019 года. Среди ее основных задач повышение транспортной мобильности, расширение сети высокоскоростных магистралей, развитие скоростного движения и инфраструктуры, обновление парка подвижного состава.

В план на 2021 год, помимо строительства объектов, входит обновление локомотивного парка. На эти цели РЖД направит более 48,7 млрд рублей.

«Приоритетной задачей является реконструкция станций и строительство вторых путей, двухпутных вставок, реализация которых позволит увеличить пропускную способность инфраструктуры Восточного полигона. В 2020 году выполняется проектирование и строительство 10 разъездов, реконструкция 33 станций и 32 разъездов, строительство двухпутных вставок на 61 перегоне, строительство вторых путей на 57 перегонах БАМа и Транссиба», – отметили специалисты предприятия.

Президент РФ Владимир Путин ранее отметил, что государству необходимо обеспечить развитие Восточного полигона сети железных дорог, он поручил включить мероприятия



по расширению Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. Согласно майскому указу президента, пропускная способность БАМа и Транссиба к 2024 году должна вырасти в 1,5 раза, до 180 млн тонн.

Социальная ответственность

Развитие железных дорог касается не только инфраструктуры, но и людей. К примеру, для привлечения нового и сохранения существующего персонала в РЖД разработали план мероприятий до 2025 года. «На выполнение плана направлено 24 млрд рублей. Он реализуется сразу на двух железных дорогах – Восточно-Сибирской и Дальневосточной. Документом предусмотрены капитальные вложения в ремонт и оснащение оздоровительных, спортивных и социальных учреждений, детских садов, школ, бытовых помещений. Помощь получают не только железнодорожные объекты, но и муниципальные», – сказали в пресс-службе.

С модернизацией железной дороги остается актуальным и вопрос кадрового обеспечения. Для мотивации сотрудников предприятием организованы прямые мотивационные выплаты. «Надбавка 10% к окладу работников, вознаграждения за стаж. Расширен перечень работников для бесплатного проживания в служебном жилье, существует механизм выделения средств отдельным категориям на покупку собственного жилья и многое другое», – отметили в пресс-службе ДВЖД.

Особый интерес представляет и воспитание новых сотрудников. По данным ДВЖД, ежегодно работать на железную дорогу приходят около 500 студентов Дальневосточного государственного университета путей сообщения, который находится в Хабаровске, и его филиалов в Амурской, Сахалинской областях и Приморском крае. «Приоритет при распределении целевых мест для обучения детей в вузах или участия самих работников в молодежных программах компании сегодня отдается бамовцам», – отметили в ДВЖД.

В 2020 году к празднованию 45-летия БАМа предприятие помогло администрации города Тынды в Амурской области отремонтировать городскую площадь и привести в порядок помещения спортивной школы и музея.

«На первом этапе школы озвучили свои потребности в оборудовании, после чего железнодорожники закупили инвентарь и доставили его в Тынду. В образовательные учреждения поступили тренажеры, шведские стенки, мячи, маты, гири и многое другое», – отметили на магистрали. Оказание помощи образовательным учреждениям продолжится, в планах оснастить инвентарем школы отдаленных поселков БАМа.

Результаты за год

В июне глава государства поручил выделить 60,5 млрд рублей из Фонда национального благосостояния на развитие инфраструктуры БАМа и Транссиба в 2020 году. По данным ДВЖД, до конца года на ее полигоне в эксплуатацию будет введено 68 объектов, в том числе 14 станций после реконструкции, шесть разъездов, жилой дом на станции Верхнезейск в Амурской области.

«Ввод этих и других объектов позволит увеличить пропускную способность на пяти участках. В частности, на участке Хани – Тында на десять пар поездов больше, [на участке] Штурм – Тында на шесть пар поездов больше, Уссурийск – Смоляниново – Находка больше на 15 пар поездов», – отметили в ДВЖД.

До 2025 года в рамках второго этапа модернизации БАМа и Транссиба запланирована укладка вторых путей и электрификация участка Волочаевка – Комсомольск – Ванино, развитие инфраструктуры на подходах к морским портам Дальнего Востока.

<https://tass.ru/ekonomika/10090897>

### ТАСС; 2020.11.25; ВЛАДИВОСТОК ВЫПОЛНИЛ ОСНОВНУЮ ПРОГРАММУ РЕМОНТА ДОРОГ

Основные работы по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД) во Владивостоке завершены, сообщили ТАСС в четверг в пресс-службе администрации города. Исключение составил последний участок, дополнительно включенный в план после освоения основных средств.

«По состоянию на сегодняшний день работы по **нацпроекту БКАД** во Владивостоке завершены по шести объектам. Еще один, который был дополнительно включен в программу, – от дома 77 на Успенского до пересечения с Маковского, в настоящий момент не сдан. Подрядчик нарушил сроки и не выполнил все запланированные работы. Специалисты мэрии ведут обследование и подсчет выполненных и не сделанных работ. Подрядчика ждут штрафы за нарушения», – сообщил представитель пресс-службы.

Он пояснил, что на последнем объекте осталось завершить мероприятия по ограждению и организации дорожного движения, нанесению разметки. При этом сама дорога заасфальтирована. Однако принять и оплатить работу в таком виде администрация не может.

Как сообщал ТАСС в августе, власти Владивостока приняли решение отремонтировать два дополнительных участка городских дорог по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» после завершения основного плана на текущий год. Это стало возможным благодаря экономии на предыдущих торгах и дополнительному финансированию, выделяемому по освоении всех выделенных ранее средств. Дорога по улице Успенского стала вторым дополнительным объектом.

Приморье второй год участвует в национальном проекте «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Его цель – увеличение в 2024 году доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, не менее чем до 50%, снижение доли автодорог регионального значения, работающих в режиме перегрузки, на 10% по сравнению с 2017 годом и снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017 годом, а также доведение во Владивостокской агломерации доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, до 85%.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10100593>

### ТАСС; 2020.11.25; В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 113 КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2021 ГОДУ

Власти Калининградской области завершили конкурсные процедуры по отбору подрядчиков для ремонта дорог по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» на 2021 год. Всего в области отремонтируют десять участков дорог общей протяженностью 113 км, сообщила в среду пресс-служба областного правительства.

«Завершены конкурсные процедуры по областным дорожным объектам нацпроекта на следующий год. Всего планируется отремонтировать десять участков дорог общей протяженностью более 113 километров», – говорится в сообщении пресс-службы.

По данным пресс-службы, пять автомобильных дорог протяженностью более 45 км будет ремонтировать дорожное предприятие «Черняховский райавтодор». Срок окончания работ – ноябрь 2021 года. В результате проведения конкурсных процедур четыре областные трассы отремонтирует подрядчик ДЭП № 2. Дорогу «Щукино-Жилино-Лунино-Весново» приведет в порядок компания «Балтдормостстрой».

Кроме того, в 2021 году продолжатся работы на переходящих областных дорожных объектах, таких как трасса «Калининград – Полесск», «Советск-Гусев».

«Мы активно готовили документы к проведению конкурсных процедур, чтобы успеть их провести в текущем году. Практика прошлого года показала, что такой подход наиболее эффективен. Подрядчик сможет приступить к работам значительно раньше, чем если бы мы проводили торги в 2021 году. Все десять объектов, согласно контрактам, должны быть завершены осенью следующего года. На дороге «Шукино – Жилино – Лунино – Весново» работы уже начались, позволяет теплая погода. Дорожники укладывают нижний слой асфальтобетона», – рассказала министр развития инфраструктуры области Евгения Кукушкина, которую цитирует пресс-служба.

Ранее сообщалось, что в план 2020 года по национальному проекту в области были включены двадцать дорог общей протяженностью более 117,8 км. По данным пресс-службы областного правительства, он полностью выполнен в конце октября.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10098003>

### **ТАСС; 2020.11.26; СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕРВОГО ЭТАПА ВОСТОЧНОГО ОБХОДА НОВОСИБИРСКА ЗАВЕРШАТ В 2024 ГОДУ**

Срок строительства первого этапа Восточного обхода Новосибирска стоимостью 7,8 млрд рублей, который начали возводить в 2013 году и планировали, по последним данным, завершить в 2023 году, будет продлен до 2024 года из-за смены подрядчика. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе Федерального управления автомобильных дорог «Сибирь» Федерального дорожного агентства (Сибуправтодор).

Восточный автомобильный обход Новосибирска протяженностью 80 км должен соединить существующий Северный обход с федеральной трассой Р-256 «Чуйский тракт». В конце августа **Росавтодор** в одностороннем порядке расторг контракт на строительство дороги с генеральным подрядчиком – компанией «Сибмост» – из-за многократных срывов календарного графика практически по всем видам работ – строительство первого этапа объекта должно было завершиться в 2016 году, позднее срок окончания работ сдвинулся на 2017 год, а затем на 2023-й. В настоящее время объект завершён на 45%. Нового подрядчика выберут в начале 2021 года, стоимость работ для него пересчитают с учетом актуальных цен на строительные материалы.

«Срок строительства будет продлен до 2024 года», – сообщили в Сибуправтодоре.

Там уточнили, что первый этап предполагает строительство дороги на участке с 14 по 34 км от пересечения с трассой Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий до дороги Академгородок – Кольцово. Второй этап включает участок 0-14 км от Северного обхода до выхода на трассу Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий, в его составе – девять искусственных сооружений. Третий этап строительства участка с 34 по 49 км включает две транспортных развязки и 11 мостовых сооружений. Проект четвертого этапа находится в стадии разработки.

Загруженность Академгородка

По мнению опрошенных ТАСС экспертов, дорога, которая появится после первого этапа строительства Восточного обхода, серьезно загрузит территорию новосибирского Академгородка, часть Советского района города, где сосредоточены основные научные центры. Член регионального штаба ОНФ, эксперт тематической площадки ОНФ «Безопасные и качественные автомобильные дороги» Александр Стефанов полагает, что загруженности улиц можно было бы избежать, изменив очередность этапов строительства. Однако при этом нерешенной осталась бы основная проблема – отсутствие взаимосвязи в реализации различных дорожных проектов.

«Когда планировали Восточный обход, хотели также построить магистраль Южного обхода (запланированный транзит, который должен связать две федеральные трассы, проходящие через Новосибирск, с Восточным обходом – прим. ТАСС). Если бы первый этап обхода до пересечения улицы Большевицкой (магистраль, соединяющая центр с

густонаселенными южными районами – прим. ТАСС) и Бердского шоссе (основная магистраль, связывающая Новосибирск с Академгородком – прим. ТАСС) был реализован, тогда перегруженности не было – трафик по этой части коридора уходил, минуя дорожную сеть Академгородка», – сказал Стефанов.

По его словам, эксперты расходятся в оценке, насколько высок будет транзитный трафик по новой дороге, поскольку автомобили поедут с западного направления на восток, в сторону Кемеровской области. Обходом также будут пользоваться жители Новосибирска, чтобы добраться до городов-спутников Бердск и Искитим, избежав части загруженных городских магистралей.

«Необходимо смоделировать транспортные потоки, подготовить дорожную сеть Академгородка. Это займет какое-то время, поэтому нужно начинать работы уже сейчас с учетом возможностей нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», – отметил эксперт.

Транзитная нагрузка

Позицию члена ОНФ разделяет и руководитель новосибирского регионального отделения Федерации автомобилистов России Вячеслав Ашурков. По его мнению, участок, построенный по первому этапу, приведет большегрузный транзитный транспорт к Академгородку, который в настоящее время к этому не готов. Чтобы избежать транспортного коллапса, нужно построить новую дорогу в районе улицы Демакова (улица в жилом районе Академгородка) через лес с выходом на Бердское шоссе.

«Других вариантов я не вижу. Улица Лесосечная, по которой сейчас можно выехать на Бердское шоссе, не приспособлена к движению транзитного транспорта, так как расположена в жилой зоне, а выезд на шоссе там очень узкий», – сказал он.

По словам эксперта, последний участок Восточного обхода выведет транспорт на дорогу в районе города Искитима под Новосибирском. Однако из-за сложностей со строительством моста через реку Бердь, который является частью последнего этапа работ, власти не называют конечный срок сдачи всего объекта. При этом, когда обход все же достроят, он станет полноценным дублером Бердского шоссе и примет на себя часть трафика, однако, чем больше затягивается строительство, тем больше снижается значение новой трассы.

«С каждым годом увеличивается количество транспорта, поэтому если не строить большие дорожные объекты, мы не будем успевать за этим ростом. Однако, если обход будет закончен через 15 лет, то с его помощью мы сможем снизить трафик только на 5-10% вместо запланированных 30%», – сказал эксперт.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе Сибуправтодора, чтобы минимизировать нагрузку на дорожную сеть Академгородка, планируется начать строительство третьего этапа Восточного обхода еще до окончания строительства первого. Одновременно с этим должны увеличить пропускную способность муниципальных дорог, в частности, выезда на Бердское шоссе.

<https://tass.ru/ekonomika/10100603>

### **КОММЕРСАНТЪ Н.НОВГОРОД; РОМАН КРЯЖЕВ; 2020.11.25; ДОРОГУ ОСИЛИТ КРУПНЕЙШИЙ; НИЖЕГОРОДСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗЫГРАЕТ БОЛЕЕ 15 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ УВЕЛИЧЕННЫМИ ЛОТАМИ**

Нижегородское Главное управление автомобильных дорог (ГУАД) начало размещать госзаказы на ремонт дорог региона в 2021–2022 годах. В отличие от предыдущей ремонтной кампании, когда дорожно-строительные организации «дрались» на торгах за лоты стоимостью 300 млн руб., снижая стартовую цену, в декабре этого года будут разыграны укрупненные лоты стоимостью от 600 млн до 1 млрд руб. Вместо аукционов теперь проведут конкурсы, где одним из критериев отбора является исполнение госконтрактов начиная с июля 2016 года не менее чем на 20% от начальной цены

контракта. Местные участники рынка полагают, что будущую ремонтную кампанию затачивают под крупных федеральных игроков, а большинство нижегородских компаний смогут претендовать только на субподряд.

Региональный госзаказчик ГУАД назначил на декабрь тендеры по ремонту дорог в муниципалитетах Нижегородской области. В общей сложности на сайте госзакупок уже размещена документация на сумму свыше 15 млрд руб. Правила новой закупочной сессии, по сравнению с торгами 2019 года, заметно изменились. Во-первых, в правительстве Нижегородской области решили укрупнить лоты, растянув ремонтную кампанию на два года: победители будут ремонтировать дороги на протяжении 2021–2022 годов, а не одного года, как раньше. Соответственно, выросли и начальные (максимальные) стартовые цены предлагаемых госконтрактов. Если раньше лоты на ремонт дорог в среднем составляли около 300 млн руб., сейчас стоимость многих контрактов начинается от 600 млн и доходит до 1 млрд руб. Например, стартовая цена ремонта участков автомобильных дорог общего пользования в Нижнем Новгороде, Кстовском и Дальнеконстантиновском районах составляет 859 млн руб. За перекладку дорожного полотна в Шахунье госзаказчик предлагает 987,3 млн руб., в Перевозе, Вадском и Большеболдинском районах – 943,7 млн, в городе Бор – 982,5 млн руб. Стартовая стоимость ремонта дорог в Дзержинске Володарском и Богородском районах выросла до 704 млн руб., в Арзамасском и Ардатовском районах до 953 млн руб., в Городецком и Сокольском до 999 млн руб.

Изменились и принципы отбора подрядчиков. Раньше ГУАД проводил электронные аукционы на понижение цены, и участники торгов, соревнуясь между собой за лот, порой роняли стоимость на четверть от начальной.

В этом году заказчик отказался от аукционов, и для разыгрывания лотов по ремонту дорог будет проведен конкурс, где критерий предложенной участником цены занимает 60%, 40% в оценке предложений составляет квалификация исполнителя.

Претендент должен подтвердить, что с 1 июля 2016 года исполнил в качестве генподрядчика госзаказов по строительству, реконструкции или ремонту линейных объектов на сумму не менее 20% от стартовой. Чем выше за этот период цена сделанных проектов, тем выше балл по критерию квалификации.

В ГУАД сообщили, что инициатива перехода в 2020 году на двухлетние контракты и конкурсы принадлежит **Федеральному дорожному агентству и Минтрансу РФ**. «Требование по опыту установлено в соответствие с действующим законодательством, запрашивается опыт подрядчика за последние четыре года, как раз в период действия программы БКАД. Это должно положительно сказаться на качестве выполняемых работ. Отметим, что достижение уровня нормативного состояния автомобильных дорог на весь период действия нацпроектов невозможно без привязки к качеству, а значит выполнения этих работ квалифицированными организациями, имеющими достаточный опыт. В тоже время требования к опыту установлены на уровне 20% от стоимости лота, что позволяет принять участие в закупке практически всем генподрядным организациям», – считают в организации-заказчике. Увеличение сроков до двух лет, добавили в ГКАД, позволит лучше планировать ресурсы и заготовку стройматериалов, и в целом снизит нагрузку на дорожную сеть.

Опрошенные “Ъ-Приволжье” участники рынка отмечают, что укрупнение лотов до 1 млрд руб. с соответствующим размером обеспечения заявки (порядка 180–240 млн руб.) и новыми требованиями опыта в качестве генподрядчика резко ограничивает участие большинства нижегородских дорожно-строительных компаний. «Во-первых, такое обеспечение многие не потянут. Во-вторых, те организации, которые занимались исключительно ремонтом автодорог, не состоя в СРО, „пролетают“ сразу, так как стоимость ремонтов гораздо ниже, чем капитального строительства. Соответственно и квалификация по опыту в ценовом выражении будет ниже», – отметил сотрудник одной из



компаний дорожной отрасли. По его мнению, даже относительно крупным нижегородским компаниям, таким как «Нижавтодорстрой», «Жилстрой-НН» или «Эйдос», будет трудно конкурировать по критерию квалификации с иногородними трестами.

Нижегородские дорожники приводят в пример петербургскую строительную компанию «Орион плюс», которая активно осваивает нижегородский рынок.

Компания с 2016 года завершила госконтракт по строительству магистрали Финляндской улицы в Колпино ценой 2,5 млрд руб. Сопоставимые объемы исполнения генподрядных работ за четыре года вряд ли подтвердят местные игроки, считает собеседник. Например, «Жилстрой-НН», сдавший реконструкцию проспекта Молодежный стоимостью более 3 млрд руб., заключал договор на выполнение работ до 2016 года. Еще один крупный игрок, ООО фирма «Магистраль», почти вышла из дорожного строительства после того, как в прошлом году по инициативе ГУАД его включили в реестр недобросовестных поставщиков, что исключает участие в госзакупках. Несколько участников рынка утверждают, что «Магистраль» в этом году продала свои производственные мощности и технику. Бизнесмены на условиях анонимности сообщили «Ъ-Приволжье», что не исключают, что конкурсная документация укрупненных тендеров будет обжалована в УФАС как ограничивающая конкуренцию.

<https://www.kommersant.ru/doc/4584871>

### **ТАСС; 2020.11.25; БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ КОМПАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ НАЧАЛИ ЦИФРОВУЮ ТРАНСФОРМАЦИЮ – ИССЛЕДОВАНИЕ**

Более половины компаний транспортной отрасли сформировали и реализуют собственные стратегии цифровой трансформации. Наиболее готовы к переходу на «цифру» почта, курьерские услуги и железнодорожные перевозки. Об этом сообщили в среду в ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) со ссылкой на исследование консалтинговой компании Strategy Partners.

«Пятьдесят пять процентов компаний уже приступили к реализации стратегий цифровых трансформаций. При этом 80% компаний частично или полностью переходят на новые бизнес-модели, основывающиеся на цифровых технологиях», – отмечается в исследовании Strategy Partners транспортной отрасли по заказу Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ. Но внутри секторов отрасли есть различия: наибольшая готовность к «цифре» у железнодорожных перевозок, курьерских и почтовых услуг, а наименьшая – у грузоперевозок водным транспортом.

Барьерами для цифровизации транспорта названы недостаточность ИТ-кадров и компетенций, а также низкая доступность финансовых ресурсов. Так, 62% компаний отрасли назвали недостаток кадров и компетенций главным барьером. При этом 100% компаний использует собственные средства на финансирование цифровой трансформации и только 7% использует государственное проектное финансирование, 4% компаний привлекают венчурное финансирование.

Цифровая трансформация – одна из национальных целей развития России до 2030 года, определенных указом президента РФ. Как отметил ЦТЛ директор департамента цифровой трансформации Минтранса России Дмитрий Баканов, целевые показатели в транспортной отрасли – обеспечение к 2035 году на 100% цифровыми решениями и инфраструктурой мультимодальных перевозок, внутренних и международных транспортных коридоров, а также массовое применение всех видов беспилотного транспорта. «Результаты исследования помогут более точно сконцентрировать меры поддержки для преодоления зафиксированных барьеров на ранней стадии и повышения эффективности цифровизации по секторам с наименьшей готовностью», – отметил Баканов.

«Транспорт и логистика – пилотная отрасль для оценки готовности к цифровой трансформации, она демонстрирует высокий темп цифровизации и обладает реализованными цифровыми платформами и системами», – отметил партнер компании Strategy Partners Алексей Праздничных. Директор ассоциации ЦТЛ, генеральный директор «РТ-Инвест Транспортные Системы» Антон Замков заявил о неравномерности трансформации отрасли. По его словам, необходимо переходить от сложившейся модели отдельных компаний-лидеров к формированию цифровых отраслевых экосистем. «Ведущие компании должны создавать условия для вывода небольших игроков на единый уровень «цифровой зрелости», поднимать весь сектор – в железнодорожных, морских, авиа- и автоперевозках», – отметил он.

### **РЖД-ПАРТНЕР; ГУСАЧЕНКО НАТАЛЬЯ; 2020.11.25; РАБОТУ НАД РАЗРАБОТКОЙ ДОПУСКА БЕСПИЛОТНЫХ МАШИН НА ДОРОГИ НАМЕРЕНЫ ЗАВЕРШИТЬ К КОНЦУ ГОДА**

До конца года **Министерство транспорта РФ** должно завершить все согласовательные процедуры комплекс мер по допуску беспилотных авто на дороги общего пользования. Об этом **директор Департамента цифровой трансформации Минтранса РФ Дмитрий Баканов**.

Он напомнил, что в апреле текущего года президент страны Владимир Путин поручил разработать допуск беспилотных машин на дороги. Ответственным за поручение является **Минтранс РФ**.

«Комплекс мер по допуску полностью подготовлен, он прошел согласование со всеми ведомствами и инстанциями, включая Российский союз страховщиков, Министерство экономики, Министерство финансов. Одно единственное разногласие осталось с Минпромом по вопросу о том, кто будет головным за ряд мероприятий. Сейчас на площадке правительства проходят последние согласительные мероприятия, надеемся, что до конца года эту работу завершим», сообщил Дмитрий Баканов.

Он отметил, что комплекс мер включает и соответствующую нормативную базу, и создание технической и технологической инфраструктуры вдоль дорог и роль МВД и **Минтранса РФ** за все элементы транспортной инфраструктуры.

Добавим, что сейчас при тестировании беспилотных автомобилей за рулем должен быть инженер, который может взять на себя управление, чтобы не допустить ДТП.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/rabotu-nad-razrabotkoy-dopuska-bespilotnykh-mashin-na-dorogi-namereny-zavershit-k-kontsu-goda/>

### **КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ДОНСКОЙ АЛЕКСАНДР; 2020.11.25; ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ РОССИИ ПОЛУЧИЛА ВЫСОКУЮ ОЦЕНКУ ЗА ЦИФРОВИЗАЦИЮ**

В сети прошла онлайн-сессия, участники которой впервые оценили «цифровую зрелость» транспорта и логистики, а также заглянули на десятилетие вперед

Переход транспортной отрасли «на цифру» – одна из национальных целей России, что определено президентом России. Участники рынка отмечают, что пандемия стала настоящим драйвером внедрения цифровых технологий в бизнес. И уже 80% компаний транспортной отрасли России внедряют новые бизнес-модели на основе цифровых технологий, более половины транспортных и логистических предприятий приступили к реализации собственных стратегий цифровой трансформации.

Замглавы Минцифры России Андрей Черненко отметил, что очень много цифровых технологий уже используются в транспортной отрасли. «Уровень развития цифровизации на транспорте и логистике, очевидно, высокий, но нельзя останавливаться на достигнутом и надо проблемы отрабатывать», – подчеркнул замминистра.

«Главные барьеры цифровизации транспорта – наличие кадров и компетенций, доступность финансовых ресурсов и «зрелость» экосистемы поставщиков цифровых решений» – говорят результаты исследования консалтинговой компании Strategy Partners, проведенного по заказу Минцифры России.

Презентация итогов первой оценки «цифровой зрелости» транспортной отрасли состоялась 25 ноября на онлайн-сессии «Цифровой транспорт и логистика – 2020». Мероприятие организовано Ассоциацией «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ), Фондом Росконгресс и Strategy Partners при поддержке **Минтранса** и Минцифры России.

– Цифровая трансформация требует оценки «цифровой зрелости» ключевых отраслей. А транспорт и логистика – пилотная отрасль для оценки готовности к цифровой трансформации, она демонстрирует высокий темп цифровизации и обладает реализованными цифровыми платформами и системами, – определил вектор вебинара партнер компании Strategy Partners Алексей Праздничных.

Он также отметил, что уровень цифровой готовности значительно варьируется внутри секторов отрасли: «наибольшая готовность у железнодорожных перевозок, курьерских и почтовых услуг, а наименьшая – у грузоперевозок водным транспортом».

– При этом грузовая логистика заметно отстает от пассажирских перевозок по уровню цифровизации, – пояснил Алексей Праздничных. – По ключевым сферам деятельности компании добились наибольшего прогресса в цифровизации взаимодействия с потребителями, на втором месте – операционная деятельность, а на третьем – перевод «на цифру» поддерживающих функций (управление персоналом, закупки и финансы).

**Директор Департамента цифровой трансформации Минтранса России Дмитрий Баканов** подчеркнул, что результаты исследования помогут более точно сконцентрировать меры поддержки для преодоления зафиксированных барьеров на ранней стадии и повышения эффективности цифровизации по секторам с наименьшей готовностью.

– С привлечением МГУ, ведущих компаний и экспертов, участников и партнеров Ассоциации ЦТЛ мы разработали стратегию цифровой трансформации отрасли до 2035 года. В ближайшее время проведем публичную презентацию и направим документ министру транспорта на утверждение, – рассказал Дмитрий Баканов в ходе выступления.

– Наши целевые показатели – обеспечение отрасли к 2035 году на 100% цифровыми решениями и инфраструктурой мультимодальных перевозок, внутренних и международных транспортных коридоров, а также массовое применение всех видов беспилотного транспорта.

Дмитрий Баканов также отметил необходимость с 2021 года начать оценивать «цифровую зрелость» и любые другие тенденции продвижения цифровых продуктов на уровне частных компаний, которые находятся в конкурентной борьбе, чтобы на их фоне отслеживать цифровую трансформацию отрасли в целом.

– Ведь транспортная отрасль не однородна. На какой стадии находятся каждый участник рынка порой трудно понять. Чтобы видеть динамику нужен индекс, который будет отражать проникновения цифровых технологий, – сделал предложение выступающий.

Директор по информационным технологиям **ОАО «РЖД» Евгений Чаркин** добавил, что оценка «цифровой зрелости» должна проводиться регулярно.

– **Российские железные дороги** уделяют этому большое внимание. В том году утвердили стратегию цифровизации. В связи с пандемией более 110 тысяч сотрудников переведены на удаленную работу. Большие усилия на это потрачены. Многие вещи стали делать быстрее, и несмотря на понижение пассажиропотока, появились новые клиенты в грузовых перевозках. Вопрос кадров сегодня является ключевым для нас, для цифровой трансформации нужны квалифицированные специалисты, например по квантовой коммуникации, которых учить надо специализации со школы», – отметил Чаркин.

Чаркин обратил внимание, что несмотря на желание участников рынка «двигаться быстрее», необходимо обращать внимание на то, что есть «клиенты разного возраста, которые не готовы переходить к цифровым продуктам».

Директор Ассоциации ЦТЛ, генеральный директор «РТ-Инвест Транспортные Системы» Антон Замков отметил, что в части транспорта перспектив у цифровой отраслевой экосистемы **РЖД** больше чем у Яндекса или Сбера.

– Цифровая трансформация идет неравномерно, поэтому нам необходимо переходить от сложившейся модели отдельных компаний-лидеров к формированию цифровых отраслевых экосистем. Ведущие компании должны создавать условия для вывода небольших игроков на единый уровень «цифровой зрелости», поднимать весь сектор – в железнодорожных, морских, авиа, и автоперевозках. Такой подход повысит конкурентные преимущества транспортных компаний на глобальном уровне и ускорит цифровую трансформацию, основанную на реальных запросах бизнеса», – пояснил Замков.

Выступающий акцентировал внимание коллег, что «объединение отраслей под эгидой развития цифровизации поможет утвержденный **Минтранс**ом и Минфцифрой рейтинг цифровизации компаний, который позволит избежать цифрового шума, отслеживать их развитие, контролировать появления монополистов среди крупных цифровых-компаний».

– Уже достаточно с паспортом прийти на вокзал и симпатичная девушка с планшетом пустит вас в поезд, не надо распечатывать посадочный на самолет. Главное – обеспечить удобство и безопасность пассажиров. В этом направлении мы и должны двигаться, – высказался в свою очередь заместитель гендиректора ВЭБ-лизинг Александр Кондрашов. Начальник Управления цифровой трансформации ФГУП Росморпорт Павел Босенко поднял в своем выступлении необходимость принятия новых законов, без которых развитие цифровых продуктов невозможно: «Уже сейчас беспилотные авиадроны используются нами для ледовой разведки в Арктике. В перспективе развитие беспилотного вождения судов. Этот мировой тренд ведет к уменьшению эксплуатационных затрат, повышению безопасности, а отсутствие системы жизнеобеспечения экипажей благотворно повлияют на безопасность, экологию и себестоимость перевозок. Но нигде в мире, и в России в частности, не отработаны законодательные акты и вопросы кибербезопасности, которые все это позволяют воплотить».

Он отметил, что если Московскую область можно пересечь на транспорте «просто установив приложение», то в других регионах в электронных устройствах совсем «не видно движения транспорта».

– В регионы необходимо предоставить стандарты цифровизации, чтобы им было на что ориентироваться к 2025 году. Чтобы к этому времени вся отрасль транспорта была оцифрована.

В живом обсуждении Андрей Черненко также отметил, что надо проработать и осмыслить вопросы правильного обращения с данными, вопросы информационной безопасности и кадрового резерва. «Эти вопросы транспортной логистики очень тонкие. Надо в этой теме разобраться и двигаться дальше, так как все этому благоволит. В течение 5 лет эти все моменты надо решить», – заключил замминистра.

Черненко также попросил участников беседы подготовить к следующей встрече свои предложения по определению «цифровой зрелости» и способов измерения «рейтинга цифрового развития» предприятий.

<https://www.kp.ru/daily/21712092/4327952/>

### **ДОРИНФО; 2020.11.25; ГЕНДИРЕКТОР КОМПАНИИ SIMETRA НАЗВАЛ ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ЛЕНОБЛАСТИ**

Генеральный директор компании SIMETRA Владимир Швецов назвал основные проблемы транспортной системы Ленинградской области в ходе пресс-конференции, посвященной предварительным результатам дорожного сезона в регионе, которая состоялась накануне, 24 ноября, в Санкт-Петербурге.

По словам Владимира Швецова, одна из проблем – это транспортная инфраструктура Мурино и Кудрово. «Проблемы этих поселений, скажем так, этой части Санкт-Петербургской агломерации решаются методом общественного транспорта, потому что мы понимаем: правильно, что строятся дороги – «Санкт-Петербург – Матокса», продолжение Пискаревского проспекта, развязка на КАДе – это все объекты, которые мы несколько лет обсуждали с коллегами, предлагали, но системно, устойчиво, долгосрочно это решается путем интеграции этих поселений в систему транспорта Санкт-Петербурга, в том числе с использованием современного электрического транспорта», – отметил гендиректор компании SIMETRA.

Вторая проблема связана с активным развитием железнодорожного грузового движения, в связи с чем возникают затруднения движения на железнодорожных переездах. «Нам известны случаи, где люди по 2, по 2,5 часа проводят в ожидании открытия переезда, конечно это неправильно и, как я уже упомянул, у нас на анализе находятся 155 путепроводов через железные дороги. Они будут обчислены, обоснованы, и эти предложения пойдут в РЖД для обсуждения, как их лучше реализовать», – добавил Швецов.

Еще одна проблема транспортной системы Ленобласти – доступность территорий. «Мы в результате анализа выявили 997 населенных пунктов, где проживает от 100 до 500 человек, которые недоступны, либо есть нарушения федеральных нормативов транспортной доступности и, естественно, мы предлагаем для них и проведение маршрутов, новое строительство и так далее», – отметил гендиректор компании.

Также были названы отдельные дорожные объекты, которые, по мнению Швецова, нуждаются в более современной связи – это обход Соснового Бора, Западный обход Гатчины, дублер Дороги жизни, трасса «Мга – Кириши» и ряд мостов.

«Всеволожское направление, направление на Ладогу, конечно, нуждаются в более современной связи, и мы это будем обосновывать, это один из приоритетных проектов. Понятно, что много вопросов с землей, много вопросов со стройкой – это следующие этапы, но наша задача сейчас понять экономическую эффективность и донести ее до всех заинтересованных лиц. Есть отдельный коридор, который тоже находится в достаточно высоком приоритете – это часть международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» – ответвление «Усть-Луга – Великий Новгород», – сообщил Владимир Швецов.

Напомним, что компания SIMETRA разрабатывает Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) Ленобласти на период до 2035 года, а также Комплексную схему организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом (КСОТ).

[https://dorinfo.ru/star\\_detail.php?ELEMENT\\_ID=87761](https://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=87761)

### **ПРАЙМ; 2020.11.25; РЖД В НОЯБРЕ ВЫШЛИ НА ПОГРУЗКУ ПРОШЛОГО ГОДА, ПОТЕРЯВ ОТ НЕПОГОДЫ В ДФО БОЛЕЕ 1% ОБЪЕМА**

РЖД в ноябре 2020 года вышли на объемы погрузки аналогичного периода предыдущего года, потеряв из-за ледяных дождей на Дальнем Востоке более 1% от общего объема погрузки, сообщил гендиректор компании Олег Белозеров.



«Мы вплотную приблизились к показателям 2019 года... Мы вышли на 2019 год. Конечно, нас чуть-чуть подкосила – на чуть более 1% – погрузка на Дальний Восток, поскольку были ледяные дожди, но все остальное у нас идет, в том числе и Дальний Восток, с приростом», – сообщил **Белозеров** в среду, выступая на заседании комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре.

**Он** поприветствовал, что у угольщиков пошли вверх цены. «Соответственно, мы видим неплохой результат», – продолжил глава **РЖД**.

**Белозеров** напомнил, что в 2019 году был исторический рекорд: железная дорога перевезла более 5 миллиона TEU контейнеров, а в этом году этот рекорд был преодолен уже в первых числах ноября.

В пресс-службе **РЖД** РИА Новости уточнили, что погрузка вышла на уровень аналогичного периода предыдущего года в октябре, а также за прошедшие дни ноября. Потери более 1% на Дальнем Востоке – от общего объема за ноябрь, добавили там.

Погрузка на **сети РЖД** в октябре 2020 года выросла на 0,3% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 109,9 миллиона тонн, сообщила **компания**. Таким образом, этот показатель тогда впервые с октября 2019 года вернулся к росту.

### **ПРАЙМ; 2020.11.25; РЖД ОТМЕНИЛИ ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ОТПРАВКЕ ГРУЗОВ НА РЯД СТАНЦИЙ ПРИМОРЬЯ**

**РЖД** отменили ограничения по отправке грузов в адрес ряда станций Приморья, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.

Экстремальные погодные условия, сложившиеся в Приморском крае, повлияли на движение поездов и привели к прекращению выгрузки грузовых вагонов в портах. **РЖД** сообщали, что отправка грузов в регион ограничена с 19 ноября из-за чрезвычайной ситуации после непогоды. Компания обеспечивала перевозки в Приморье только продовольственных грузов, необходимых для снабжения региона, бензина и дизельного топлива.

«В связи с нормализацией обстановки и возобновлением выгрузки в портах разрешена погрузка в адрес некоторых станций Приморского края. По-прежнему действуют ограничения в адрес станций Владивостокского узла: Владивосток, Гайдамак, Мыс Чуркин, Первая Речка, Вторая Речка, Океанская», – сообщили в **РЖД** в среду.

### **ТАСС; 2020.11.25; ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» ПЕРЕВЕЗЛИ 3 МЛН ПАССАЖИРОВ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ С НАЧАЛА 2020 ГОДА**

Скоростные поезда «Ласточка» перевезли 3 млн пассажиров в Калининградской области с начала текущего года. Об этом сообщила в среду пресс-служба Калининградской железной дороги (КЖД, входит в **РЖД**).

«С начала 2020 года электропоезда ЭС2Г «Ласточка», курсирующие на приморских направлениях Калининградской железной дороги, перевезли три миллиона пассажиров. Трехмиллионный билет был приобретен на скоростной поезд «Деловой экспресс», курсирующий из Зеленоградска в областной центр [Калининград]», – говорится в сообщении пресс-службы.

«Юбилейного пассажира» определила автоматическая система управления Калининградской пригородной пассажирской компании (АСУ ППК), в которой ведется статистика продажи билетов в пригородных кассах, терминалах самообслуживания, на сайте перевозчика и мобильном приложении «**РЖД** пассажирам».

«Ласточки» начали курсировать на Калининградской железной дороге в июне 2018 года. За это время они перевезли почти 7,5 млн пассажиров, при этом доля перевозок именно этими поездами в общей статистике увеличивается. В частности, в текущем году этими поездами воспользовались 79% от общего количества пассажиров пригородных поездов в регионе.

«Ласточка» – скоростной электропоезд повышенной комфортности, разработанный германской компанией Siemens. Электропоезд может развивать скорость до 160 км/ч. «Ласточки» различных модификаций курсируют, помимо Калининградской области, на маршрутах Москвы, Московской, Ивановской, Курской, Орловской и Псковской областей, Республики Карелия, Пермского края и других регионов. При дальних перевозках они позволяют сокращать время в пути почти в два раза.

<https://tass.ru/ekonomika/10093831>

### **ТАСС; 2020.11.25; РЕКОНСТРУКЦИЮ 19 СТАНЦИЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЗАПЛАНИРОВАЛИ НА 2021 ГОД**

Дальневосточная железная дорога (ДВЖД) в 2021 году намерена в рамках инвестиционной программы **ОАО «РЖД»** построить на своем полигоне 30 разъездов и реконструировать 19 станций Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, сообщили в среду ТАСС в пресс-службе ДВЖД.

«На 2021 год по инвестиционной программе **ОАО «РЖД»** в границах полигона Дальневосточной железной дороги запланировано освоение 158,9 млрд рублей, в том числе по комплексным проектам развития магистральной инфраструктуры **ОАО «РЖД»**. В рамках проектов запланировано строительство 30 разъездов, реконструкция 19 станций, строительство двухпутных вставок на 57 перегонах, строительство вторых путей на 53 перегонах БАМа и Транссиба», – говорится в сообщении.

Модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей входит в долгосрочную программу развития **РЖД** до 2025 года, которую правительство РФ утвердило в марте 2019 года. Среди ее основных задач повышение транспортной мобильности, расширение сети высокоскоростных магистралей, развитие скоростного движения и инфраструктуры, обновление парка подвижного состава.

В план на 2021 год, помимо строительства объектов, входит обновление локомотивного парка. На эти цели **РЖД** направит более 48,7 млрд рублей.

«Приоритетной задачей является реконструкция станций и строительство вторых путей, двухпутных вставок, реализация которых позволит увеличить пропускную способность инфраструктуры Восточного полигона. В 2020 году выполняется проектирование и строительство 10 разъездов, реконструкция 33 станций и 32 разъездов, строительство двухпутных вставок на 61 перегоне, строительство вторых путей на 57 перегонах БАМа и Транссиба», – отметили специалисты предприятия.

Президент РФ Владимир Путин ранее отметил, что государству необходимо обеспечить развитие Восточного полигона сети железных дорог, он поручил включить мероприятия по расширению Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Согласно майскому указу президента, пропускная способность БАМа и Транссиба к 2024 году должна вырасти в 1,5 раза, до 180 млн тонн.

#### **Социальная ответственность**

Развитие железных дорог касается не только инфраструктуры, но и людей. К примеру, для привлечения нового и сохранения существующего персонала в **РЖД** разработали план мероприятий до 2025 года. «На выполнение плана направлено 24 млрд рублей. Он реализуется сразу на двух железных дорогах – Восточно-Сибирской и Дальневосточной. Документом предусмотрены капитальные вложения в ремонт и оснащение оздоровительных, спортивных и социальных учреждений, детских садов, школ, бытовых помещений. Помощь получают не только железнодорожные объекты, но и муниципальные», – сказали в пресс-службе.

С модернизацией железной дороги остается актуальным и вопрос кадрового обеспечения. Для мотивации сотрудников предприятием организованы прямые мотивационные

выплаты. «Надбавка 10% к окладу работников, вознаграждения за стаж. Расширен перечень работников для бесплатного проживания в служебном жилье, существует механизм выделения средств отдельным категориям на покупку собственного жилья и многое другое», – отметили в пресс-службе ДВЖД.

Особый интерес представляет и воспитание новых сотрудников. По данным ДВЖД, ежегодно работать на железную дорогу приходят около 500 студентов Дальневосточного государственного университета путей сообщения, который находится в Хабаровске, и его филиалов в Амурской, Сахалинской областях и Приморском крае. «Приоритет при распределении целевых мест для обучения детей в вузах или участия самих работников в молодежных программах компании сегодня отдается бамовцам», – отметили в ДВЖД.

В 2020 году к празднованию 45-летия БАМа предприятие помогло администрации города Тынды в Амурской области отремонтировать городскую площадь и привести в порядок помещения спортивной школы и музея.

«На первом этапе школы озвучили свои потребности в оборудовании, после чего железнодорожники закупили инвентарь и доставили его в Тынду. В образовательные учреждения поступили тренажеры, шведские стенки, мячи, маты, гири и многое другое», – отметили на магистрали. Оказание помощи образовательным учреждениям продолжится, в планах оснастить инвентарем школы отдаленных поселков БАМа.

Результаты за год

В июне глава государства поручил выделить 60,5 млрд рублей из Фонда национального благосостояния на развитие инфраструктуры БАМа и Транссиба в 2020 году. По данным ДВЖД, до конца года на ее полигоне в эксплуатацию будет введено 68 объектов, в том числе 14 станций после реконструкции, шесть разъездов, жилой дом на станции Верхнезейск в Амурской области.

«Ввод этих и других объектов позволит увеличить пропускную способность на пяти участках. В частности, на участке Хани – Тында на десять пар поездов больше, [на участке] Штурм – Тында на шесть пар поездов больше, Уссурийск – Смоляниново – Находка больше на 15 пар поездов», – отметили в ДВЖД.

До 2025 года в рамках второго этапа модернизации БАМа и Транссиба запланирована укладка вторых путей и электрификация участка Волочаевка – Комсомольск – Ванино, развитие инфраструктуры на подходах к морским портам Дальнего Востока.

<https://tass.ru/ekonomika/10090897>

### **ТАСС; 2020.11.25; РОСАТОМ ПРИГЛАШАЕТ КОМПАНИИ ГЕРМАНИИ В ПРОЕКТ ЗАПУСКА ВОДОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ НА САХАЛИНЕ**

Госкорпорация «Росатом», реализующая совместно с партнерами проект по запуску водородных поездов на Сахалине, готова к сотрудничеству с немецкими компаниями для поиска технологических решений. Об этом сообщил на Российско-германском отраслевом форуме президент «Русатом Оверсиз» Евгений Пакерманов.

«Не закрыты мы для сотрудничества. Здесь есть очень много сложных технологических решений, которые мы бы рады были, если бы немецкие партнеры, немецкие компании помогли нам решить», – сказал он.

РЖД, Росатом, «Трансмашхолдинг» и власти Сахалинской области подписали на Восточном экономическом форуме в сентябре 2019 г. соглашение о сотрудничестве и взаимодействии по проекту организации железнодорожного сообщения с применением поездов на водородных топливных элементах. Пакерманов отметил, что в настоящее время уже практически готово ТЭО этого проекта и в скором времени Росатом рассчитывает приступить к его практической реализации.

«Глубоко проработали ТЭО проекта, мы понимаем, где слабые места, какие решения нужно принять. И я думаю, что мы в ближайшее время перейдем к его практической

реализации. Опять же это пилот, который позволит расширять эту практику как минимум на весь Дальний Восток, если он будет успешный», – сказал он.

Ранее сообщалось, что запустить поезда на водородных элементах в рамках реализации пилотного проекта по запуску водородного транспорта планируется в 2023 г.

### **ТАСС; 2020.11.25; НОВАЯ СТАНЦИЯ «СЕРП И МОЛОТ» ОБЪЕДИНИТ МЦД-2, МЦД-4 И МОСКОВСКОЕ МЕТРО**

Новая железнодорожная станция «Серп и молот» свяжет два Московских центральных диаметра и столичную подземку, сообщили ТАСС в среду в пресс-службе Московской железной дороги.

«Строителям предстоит реконструировать пять путепроводов и мост через реку Яузу. Платформы станции Москва-Товарная-Курская будут перенесены на станцию «Серп и молот». Таким образом, «Серп и молот» станет общей станцией, связывающей МЦД-2 и МЦД-4. На ней планируется построить четыре новые платформы, пассажирский конкорс с эскалаторами, лифтами, кассами и турникетами», – сказали в пресс-службе.

ОАО «РЖД» продолжает масштабную реконструкцию участка Курский вокзал – Москва-Товарная-Курская – Нижегородская (Карачарово), которая позволит связать МЦД-2 «Нахабино – Подольск», будущий МЦД-4 «Апрелевка – Железнодорожная» и метрополитен. Для увеличения пропускной способности участка и обеспечения движения в тактовом режиме на участке Курский вокзал – Москва-Товарная-Курская будут построены еще три пути. Таким образом, их количество увеличится до восьми.

«После реконструкции станция «Серп и молот» станет мощным транспортным хабом в Центральном округе Москвы, благодаря которому пассажиры смогут сделать удобную пересадку с одного диаметра на другой, а также перейти на станции метрополитена или воспользоваться другими видами городского транспорта», – рассказал начальник МЖД Михаил Глазков.

Как сообщили в пресс-службе, в настоящее время на Курском вокзале ведется строительство новых платформ и распределительного подземного вестибюля общей площадью почти 6 тыс. кв. м. Одновременно ведутся работы по подготовке земляного полотна для укладки путей вдоль строящихся платформ.

«Для разгрузки Курского вокзала и его дальнейшего развития под проекты МЦД-2 и МЦД-4 часть поездов дальнего следования, следующих через Москву транзитом, будет перенаправлена на строящийся транспортно-пересадочный узел Черкизово МЦК. Завершить реконструкцию планируется до конца 2024 года», – заключили в пресс-службе.

<https://tass.ru/moskva/10091789>

### **ТАСС; 2020.11.25; НА КОЛЫМЕ УСТАНОВИЛИ ТОЧНЫЕ КООРДИНАТЫ СУДНА, ЗАТОНУВШЕГО В БУХТЕ НАГАЕВА**

Водолазы завершили обследование остовов судов, затонувших в разное время в бухте Нагаева на Колыме, в том числе установлены точные координаты места затопления траулера «Профессор Моисеев». Он затонул в 2006 году и лежит на глубине 20 м, сообщается на сайте Федерального агентства морского и речного пароходства.

В трюмах затонувшего недалеко от Морского торгового порта Магадана судно «Профессор Моисеев», владельца которого не могли установить долгое время, находилось, по данным властей, около 50 тонн горюче-смазочных материалов. Траулер два года стоял у причала порта Магадан без экипажа на борту под арестом.

«В связи с обращением губернатора Магаданской области подводными специалистами проведено водолазное обследование корпуса затонувшего в 2006 году в бухте Нагаева БМРТ «Профессор Моисеев». Специалистами установлены точные географические координаты места затопления траулера. Судно лежит на глубине до 20 м в перевернутом

состоянии, кверху килем, с креном на левый борт 3-5 градусов. На момент водолазного осмотра утечек горюче-смазочных материалов с корпуса судна не обнаружено», – говорится в сообщении.

Подъем кораблей и судов, затопленных в разное время в бухте Нагаева возле Магадана, начнется в 2021 году. Специалисты управления поисковых и аварийно-спасательных работ Тихоокеанского флота (ТОФ) обследовали акваторию, чтобы разработать план их подъема. Для обследования привлекали спасательное буксирное судно «СБ-521», предназначенное для обеспечения подводных спасательных операций, аварийных буксировок и тушения пожаров.

По официальными данным, в бухте Нагаева затоплено 21 судно, из них 12 – в границах акватории морского порта Магадан.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин в августе призвал провести на Дальнем Востоке «генеральную уборку», расчистить территории от свалок и кладбищ кораблей. В конце сентября вице-премьер – полномочный представитель президента России в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев поручил министерству транспорта РФ изучить возможность подъема судов.

<https://tass.ru/obschestvo/10100625>

### **ТАСС; 2020.11.25; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ЗА ЯНВАРЬ – ОКТЯБРЬ СОКРАТИЛА ПЕРЕВОЗКИ НА 50,3%**

Группа «Аэрофлот» за январь – октябрь 2020 года сократила перевозки на 50,3%, до 25,8 млн пассажиров, авиакомпания «Аэрофлот» – почти на 60%, до 12,7 млн пассажиров. Об этом говорится в сообщении компании.

«За десять месяцев 2020 года группа «Аэрофлот» перевезла 25,8 млн пассажиров, что на 50,3% ниже результата аналогичного периода 2019 года. За этот же период авиакомпания «Аэрофлот» перевезла 12,7 млн пассажиров – на 59,8% меньше, чем за аналогичный период прошлого года», – отмечается в сообщении.

В октябре этого года группа «Аэрофлот» сократила перевозки на 47,1%, до 2,7 млн пассажиров по сравнению с октябрём 2019 года.

«На операционные результаты десяти месяцев и октября 2020 года повлияла динамика спроса и значительные ограничения на полеты, связанные с распространением коронавирусной инфекции в мире. Остановка регулярных международных рейсов и ограничения на передвижения по России повлияли на снижение показателей», – отмечается в сообщении «Аэрофлота».

Накануне **Росавиация** сообщила, что авиакомпании РФ в октябре 2020 года сократили перевозки пассажиров на 39%, до 6,79 млн. При этом за январь – октябрь авиакомпании сократили перевозки на 46,1% до 59,46 млн пассажиров относительно аналогичного периода прошедшего года.

<https://tass.ru/ekonomika/10093113>

### **ТАСС; 2020.11.25; «ЮТЭЙР» С 5 ДЕКАБРЯ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ГРОЗНЫЙ**

Авиакомпания «Ютэйр» с 5 декабря вводит новый рейс по маршруту Санкт-Петербург – Грозный. Об этом сообщили в пресс-службе перевозчика в среду.

«Рейсы по вторникам, средам, субботам и воскресеньям. Из Санкт-Петербурга в 11:20. Из Грозного в 15:30», – говорится в сообщении.

Билеты можно приобрести от 4 385 рублей.

«Ютэйр» – четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний». В 2019 году перевезла более 7,7 млн человек.



<https://tass.ru/v-strane/10092829>

### **ТАСС; 2020.11.25; ВОСЕМЬ АВИАМАРШРУТОВ В ЗАБАЙКАЛЬЕ БУДУТ СУБСИДИРОВАННЫМИ В 2021 ГОДУ**

Федеральное агентство воздушного транспорта решило включить в число субсидируемых авиарейсов в 2021 году восемь маршрутов на территории Забайкальского края, сообщила в среду пресс-служба регионального правительства.

«Общее количество субсидируемых маршрутов в 2021 году составит 266. На круглогодичной основе перевозки планирует выполнять 21 авиакомпания. На эти цели из федерального бюджета выделено более 7,7 млрд рублей. Прогнозируемый объем перевезенных пассажиров по специальному тарифу в следующем году – 3,7 млн человек», – говорится в сообщении.

С 1 января 2021 года субсидии будут действовать по два раза в неделю на рейсы Благовещенск – Чита, Хабаровск – Чита, Красноярск – Чита, Братск – Чита, Иркутск – Чара и Чита – Улан-Удэ. Один субсидированный рейс в неделю с начала года будет действовать по маршруту Якутск – Чита. С 10 января два раза в неделю субсидированным будет маршрут Иркутск – Красный Чикой.

Субсидирование региональных авиаперевозок из федерального бюджета ведется с конца 2013 года, когда было утверждено соответствующее постановление правительства о развитии региональных и местных авиаперевозок. На Дальневосточный федеральный округ объем финансирования в 2020 году составляет 5,8 млрд рублей. Ранее первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов заявил, что **Минтранс РФ** планирует увеличить финансирование субсидируемых авиаперевозок на Дальний Восток на 2,4 млрд рублей ежегодно.

<https://tass.ru/ekonomika/10095331>

### **ТАСС; 2020.11.25; АВИАКОМПАНИЯ «СИБИРЬ» ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ ИЗ КУРГАНА В СИМФЕРОПОЛЬ И СОЧИ**

Маршруты Курган – Симферополь – Курган и Курган – Сочи – Курган авиакомпании «Сибирь» (S7) вошли в перечень субсидируемых на 2021 год. Полеты будут осуществляться два раза в неделю с 1 мая и 1 сентября соответственно, сообщили в среду в пресс-службе аэропорта Курган.

«**Росавиация** своим приказом утвердила перечень субсидируемых маршрутов на 2021 год. Авиакомпании «Сибирь» подтверждены два маршрута: Курган – Сочи – Курган с 01.09.2021 по 30.09.2021 и Курган – Симферополь – Курган с 01.05.2021 по 30.09.2020 два раза в неделю на самолете А319. Доля софинансирования Курганской области составляет 61%», – говорится в сообщении.

Сейчас, согласно расписанию аэропорта, из Кургана можно долететь только до Москвы авиакомпаниями Utair и «Победа». Ранее из Кургана также выполнялись рейсы до Сургута и Ханты-Мансийска.

Аэропорт Курган – один из старейших в России: первый пассажирский самолет приземлился здесь в 1923 году. Осенью 2017 года был завершен первый этап реконструкции аэропорта, на него было затрачено порядка 2 млн рублей. Это единственный аэропорт региона.

<https://tass.ru/ural-news/10097157>

[Вернуться в оглавление](#)