



Ежедневный мониторинг СМИ

30 НОЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.11.30; ««ЗОЛОТЫХ ПАРАШЮТОВ» ТОЧНО НЕ БУДЕТ»; ДМИТРИЙ ГРИГОРЕНКО О РЕФОРМЕ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ КАК О ЧАСТИ РЕФОРМЫ ГОСУПРАВЛЕНИЯ	4
ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.11.30; НЕ СВЕРНУЛИ С ПУТИ: ЛОГИСТИКА ВНОВЬ ВЫВОЗИТ ПАНДЕМИЮ КОРОНАВИРУСА; ИНДЕКС «ПЛАТОНА» И ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ ФИКСИРУЮТ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ОБЪЕМОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК	8
ИЗВЕСТИЯ; МАРТА ЛИТВИНОВА; 2020.11.30; ДЕФИЦИТНЫЕ КАДРЫ: В РОССИИ УЛУЧШАТ ПОДГОТОВКУ СТРОИТЕЛЕЙ; НА ДАННЫЙ МОМЕНТ В ОТРАСЛИ НАБЛЮДАЕТСЯ НЕХВАТКА КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ РАБОЧИХ.11 РБК; АНАСТАСИЯ БАТМАНОВА; 2020.11.30; СЕРГЕЙ ИВАНОВ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА НА САХАЛИН	13
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.30; МЕСТО ШТРАФА ИЗМЕНИТЬ НЕЛЬЗЯ; СУДЫ И ГИБДД РЕШАЮТ, ЧТО ДЕЛАТЬ СО ШТРАФАМИ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ	14
ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КЛЕВОШИН, АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.11.30; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАЩИТИТЬ ДАННЫЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ В КАРШЕРИНГЕ; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРЕДЛАГАЮТ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ И ВВЕСТИ ВОДЯНЫЕ ЗНАКИ ПРИ РЕГИСТРАЦИИ	15
РБК; 2020.11.30; КАК ДАННЫЕ ПОМОГАЮТ ПОЕЗДАМ ПРИХОДИТЬ ВОВРЕМЯ, А ПАССАЖИРАМ – УБЕРЕЧЬСЯ ОТ КОРОНАВИРУСА.....	17
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.30; «АЛТАЙВАГОН» ПОДВЕЗУТ НА НОВОЙ ТЕЛЕЖКЕ; ОАО РЖД ПРОСИТ ЛЬГОТ ДЛЯ ЗАВОДА ...	20
КОММЕРСАНТЬ; 2020.11.30; «FESCO – ОЧЕНЬ ИНТЕРЕСНЫЙ АКТИВ, НО ПЕРЕГОВОРОВ НЕТ»; ГЛАВА ГК «ДЕЛО» СЕРГЕЙ ШИШКАРЕВ О ДИСКУССИЯХ С ОАО РЖД И НОВЫХ СДЕЛКАХ	21
ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.11.30; ВСТАЮТ НА РЕЛЬСЫ: В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ ВОЗРОДИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КРУИЗЫ; ПУТЕШЕСТВИЯ НА ПОЕЗДЕ ПОМОГУТ ТУРИСТАМ ЗАНОВО ОТКРЫТЬ СВОЮ СТРАНУ, ПОКА ГРАНИЦЫ ЗАКРЫТЫ	26
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.11.30; ЗАПУСТЯТ СЕРИЮ: ОАК ПОЛУЧИТ ПЕРВЫЙ ЗАКАЗ НА САМОЛЕТЫ ИЛ-114-300; ТРИ ВОЗДУШНЫХ СУДНА ЭТОГО ТИПА ПОКУПАЕТ ГТЛК.....	29
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.11.29; ЕЗДА В НЕЗНАЕМОЕ: АВТОТУРИЗМ ПО РОССИИ ОБСУДЯТ В ГОСДУМЕ; НОВЫЙ ЗАКОН ПОМОЖЕТ РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ	31
ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.11.28; «СНАЧАЛА БУДЕТ ОЧЕНЬ ДЕШЕВО»: В РОССИИ ПОЯВИЛОСЬ ТАКСИ ИЗ КИТАЯ; НОВЫЙ АГРЕГАТОР DIDI ЗАЯВИЛ О ПЛАНАХ НА БЫСТРОЕ РАСШИРЕНИЕ БИЗНЕСА	33
РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.11.28; ДАННЫЕ ДЕСЯТКОВ АЭРОПОРТОВ РОССИИ НЕ УСПЕЛИ ВНЕСТИ В НОВУЮ СХЕМУ ПОЛЕТОВ ПОЧЕМУ ПИЛОТАМ ПРИДЕТСЯ САЖАТЬ САМОЛЕТЫ «ВСЛЕПУЮ» ПРИ ПОМОЩИ ДИСПЕТЧЕРОВ	35

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.11.27; БАНК «РОССИЯ» ВЫКУПИТ ДОЛГИ UTAIR У «ТРАСТА» С ДИСКОНТОМ В 75%; «РОССИЯ» ТАКЖЕ МОЖЕТ ВЫКУПИТЬ ДОЛГИ ПЕРЕД ВЭБ.РФ И СБЕРОМ.....	38
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВЯТЧАНИН НИКИТА; 2020.11.27; В РОССИИ ПРЕДЛАГАЮТ СТИМУЛИРОВАТЬ ВЫПУСК ОБЛИГАЦИЙ КРУПНЫХ КОМПАНИЙ; ПО МНЕНИЮ СЕНАТОРОВ, ЭТО ПРИВЛЕЧЕТ ИНВЕСТОРОВ В ПРОЕКТЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ	40
ТВ ЦЕНТР # ПОСТСКРИПТУМ, 28.11.2020 22:01; КРАХ ЛАТВИЙСКОГО ТРАНЗИТА	42
ТАСС; 2020.11.27; СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ ЗАКРЫТ ДЛЯ ОМСКИХ АГРАРИЕВ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ СУДОВ	45
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.11.27; ВИКТОРИЯ АБРАМЧЕНКО РАССКАЗАЛА, КАК РОССИЯ БУДЕТ СОХРАНЯТЬ ЭКОЛОГИЮ	46
REGNUM; 2020.11.30; В ЮГРЕ ОТРЕМОНТИРОВАНА ДОРОГА, СВЯЗЫВАЮЩАЯ СУРГУТ И НИЖНЕВАРТОВСК	46
ТАСС; 2020.11.27; КОСТРОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫПОЛНИЛА ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА НА 2020 ГОД	47
ТАСС; 2020.11.27; ЧЕРНЫШЕНКО: ПОТРЕБНОСТЬ В БЕСПЛАТНОМ ТАКСИ ДЛЯ ВРАЧЕЙ ЕСТЬ МИНИМУМ В ПОЛОВИНЕ РЕГИОНОВ РФ.....	47
ТАСС; 2020.11.27; КАБМИН РАЗРАБОТАЛ МЕХАНИЗМ ФИНАНСИРОВАНИЯ ТАКСИ ДЛЯ ПОЕЗДОК ВРАЧЕЙ	47
ТАСС; 2020.11.27; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ВЫДЕЛИТ 200 МЛН РУБЛЕЙ НА ЗАКУПКУ ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ ДЛЯ ВЛАДИВОСТОКА	48
РИА НОВОСТИ; 2020.11.27; НИЖЕГОРОДСКИЙ ГУБЕРНАТОР РАССКАЗАЛ ПУТИНУ О РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ	48
ПРАЙМ; 2020.11.27; ВЭБ-ЛИЗИНГ СОХРАНИТ ВЫСОКУЮ ИНТЕГРАЦИЮ С МАТЕРИНСКОЙ КОМПАНИЕЙ, ОБЪЕДИНИВШИЕСЬ С ГТЛК – S&P.....	49
ТАСС; 2020.11.27; ГЕНКОНСУЛ РФ СООБЩИЛ, ЧТО ГРАНИЦА РОССИИ И КНР В МАНЬЧЖОУЛИ ОТКРЫТА ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	49
ТАСС; 2020.11.27; МЧС ПРОДЕЗИНФИЦИРОВАЛО 45 ТЫС. ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА	50
ТАСС; 2020.11.27; НА ЕДИНСТВЕННОЙ ПЕРЕПРАВЕ ЧЕРЕЗ ОБЬ НА ЯМАЛЕ ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТА	51
РИА НОВОСТИ; 2020.11.30; В ГИБДД НАЗВАЛИ ПРИНЦИП ИЗМЕНЕНИЯ ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ ЧАСТИ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА	51
ТАСС; 2020.11.29; В ОРЕНБУРГЕ ПОСТРОИЛИ ПУТЕПРОВОД ВЗАМЕН ЧАСТИЧНО ОБРУШИВШЕЙСЯ РАЗВЯЗКИ.....	51
ИНТЕРФАКС; 2020.11.27; ПРОЕКТ РОСТОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА НУЖДАЕТСЯ В ДОПОЛНИТЕЛЬНОМ ФИНАНСИРОВАНИИ – ХУСНУЛЛИН	52
ТАСС; 2020.11.27; БОЛЕЕ 9 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ ПРОЕХАЛО ПО ТРАССЕ М-11 ЗА ГОД С ЕЕ ОТКРЫТИЯ	53
ТАСС; 2020.11.27; В НОВОКУЗНЕЦКЕ СОЗДАДУТ ЖЕНСКУЮ БРИГАДУ ВОДИТЕЛЕЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	53
ТАСС; 2020.11.27; ГЛАВА ИЖЕВСКА ПЛАНИРУЕТ В БЛИЖАЙШИЕ 5-6 ЛЕТ ЗАПУСТИТЬ В ГОРОДЕ БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАЮЩИЕ ТАКСИ	54
ТАСС; 2020.11.27; ВЛАСТИ ЗАБАЙКАЛЬЯ ОСВОБОДИЛИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОКАРОВ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА	54
ТАСС; 2020.11.26; ОКОЛО 35 ЗАПРАВОЧНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ УСТАНОВЯТ В НОВОСИБИРСКЕ В 2021 ГОДУ	55

ТАСС; 2020.11.26; САХАЛИНСКИЕ ДЕПУТАТЫ ПРОДЛИЛИ ЛЬГОТУ НА ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ДЛЯ МАШИН НА ГАЗЕ ДО 2025 ГОДА	55
ТАСС; 2020.11.27; ЯПОНИЯ ПРОДОЛЖИТ ПОПЫТКИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНССИБА ДЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ЕС – МИНИСТЕРСТВО	56
ТАСС; 2020.11.27; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЛАТВИИ И РОССИИ ОБСУДИЛИ ОТКРЫТИЕ МАРШРУТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – КАЛИНИНГРАД.....	56
ТАСС; 2020.11.27; РЖД ЗАПУСТЯТ ПРЯМОЙ ПОЕЗД ИЗ МОСКВЫ ДО ЛЫЖНОГО КУРОРТА В АПАТИТАХ К НОВОМУ ГОДУ	57
РИА НОВОСТИ; 2020.11.27; РЖД ПЕРЕДЕЛАЛИ КОМНАТЫ ОТДЫХА В СОВРЕМЕННЫЕ ОТЕЛИ НА 22 ВОКЗАЛАХ.....	58
ТАСС; 2020.11.29; ГРЕЦИЯ ПРОДЛИЛА ДО 14 ДЕКАБРЯ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЪЕЗД ДО 500 РОССИЯН В НЕДЕЛЮ	58
ПРАЙМ; 2020.11.27; «АЭРОФЛОТ» НАЧАЛ РАСПРОДАЖУ БИЛЕТОВ ПО РОССИИ.....	59
ПРАЙМ; 2020.11.27; «ПОБЕДА» ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В ГЕРМАНИЮ	60
ТАСС; 2020.11.27; ПРЕДСТАВИТЕЛИ РФ И ГРУЗИИ ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ СТРАНАМИ.....	60
ТАСС; 2020.11.27; НА АВИАПЕРЕВОЗКИ ИЗ ИВАНОВА В РЕГИОНЫ РОССИИ ВЫДЕЛИЛИ БОЛЕЕ 47 МЛН РУБЛЕЙ	60
ТАСС; 2020.11.27; ВЛАСТИ ЧУКОТКИ ПРОСУБСИДИРУЮТ ДВА АВИАМАРШРУТА В СТОЛИЦУ РЕГИОНА	61
ТАСС; 2020.11.27; ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ САМОЛЕТА МС-21 С ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ ДО КОНЦА ГОДА	61
ФОНТАНКА; ГАЛИНА БОЯРКОВ; 2020.11.27; ЗА ГРАНИЦУ РАЗУМНОГО. КУДА МОЖНО УЛЕТЕТЬ ИЗ ПЕТЕРБУРГА НА НОВЫЙ ГОД?.....	62

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.11.30; ««ЗОЛОТЫХ ПАРАШЮТОВ» ТОЧНО НЕ БУДЕТ»; ДМИТРИЙ ГРИГОРЕНКО О РЕФОРМЕ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ КАК О ЧАСТИ РЕФОРМЫ ГОСУПРАВЛЕНИЯ

Правительство объявило о старте реформы четырех десятков институтов развития, в рамках которой часть из них перейдет под управление ВЭБ.РФ, часть будет слита друг с другом. Вице-премьер, глава аппарата правительства Дмитрий Григоренко в интервью “Ъ” объяснил и другие, более важные цели процесса, который не ограничится только институтами развития: способы определения целей деятельности всех специализированных институтов развития будут меняться, а система KPI и контроля достижения целей должна стать единой и для них, и для ведомств правительства.

– Зачем в целом правительство пошло на реформу институтов развития? Что не устраивало в сложившейся исторически системе?

– Сама по себе реформа проводится по решению президента, который поручил правительству скорректировать работу институтов развития, сфокусировав их на достижении национальных целей. Я напомню, что все эти институты в свое время создавались для решения конкретных задач – поддержки инноваций, малого и среднего предпринимательства, экспорта, регионального развития, жилищного строительства и промышленности. Работа многих из них давала, а некоторых и сейчас дает значимые результаты. Но за последние годы появились новые вызовы, которые требуют существенной корректировки работы и перспективных планов таких структур. Это неоднократно подчеркивал и председатель правительства.

Мы проанализировали деятельность институтов развития, в том числе основываясь на данных аудита Счетной палаты. Анализ показал, что их работа на сегодняшний день слабо увязана с национальными целями развития государства. У ряда институтов дублируется функционал, и они порой конкурируют между собой. Конкуренция уместна в рыночном секторе, но не когда речь идет о государственных институтах. У части институтов развития низкие показатели эффективности, отсутствует система мониторинга результатов работы. Но даже там, где этот механизм есть, он не соответствует уровню нашей системы онлайн-мониторинга.

– Речь идет о внутриправительственной онлайн-системе контроля?

– Да, полное название – система мониторинга достижения национальных целей развития России. Ее разработало правительство. Эта система позволяет в режиме реального времени оценить, насколько достигаются запланированные результаты. Принцип работы системы очень прост. Из разных источников в режиме реального времени в одну информационную систему собираются данные о выполнении заявленных целей и определенных KPI.

– У любой реформы также есть показатели, которые отражают ее успешность или неуспешность. Какие изменения в результатах работы институтов развития ожидаются от реформы, в каком случае вы сможете сказать, что она достигла целей?

– Мы должны выйти на совершенно другую модель работы, другое целеполагание, отвечающее современным вызовам и реалиям. Раньше институты развития в значительной степени сами формулировали себе цели, которых нужно достичь. В новой модели перед ними будут поставлены задачи, отвечающие национальным целям развития. Причем принципиально важно, что не какие-то абстрактные, а конкретные и измеримые задачи.

Невозможно контролировать задачи типа «всемерно способствовать развитию фондового рынка», «высшего образования» или «инновационного процесса». Они хорошие и важные,

но звучат слишком обще. Государство должно понимать, в чем и как оцениваются результаты, ради которых институты работают и финансируются. И как результаты их работы соотносятся с целями, которые поставил президент. Более того, цели, как и результаты их работы, должны быть понятны обществу и каждому гражданину.

Реформа поможет сконцентрировать ресурсы институтов развития и тем самым сократить сроки достижения поставленных задач. Исключение дублирования функционала институтов позволит повысить эффективность использования кадрового потенциала.

Хочу напомнить, что приняты решения о реформировании не только институтов развития, но и всего государственного аппарата страны. Важно быстро и качественно настроить всю экосистему госуправления, которая будет работать на достижение национальных целей как единый механизм.

– Правительство говорит о создании экосистемы. В свою очередь, критики реформы утверждают, что происходящее может разрушить уже сложившуюся экосистему институтов развития, которую теперь придется восстанавливать годами. Как вы обосновываете необходимость довольно серьезных для статус-кво изменений в этой сфере?

– На самом деле говорить о том, что институты развития представляют собой эффективно функционирующую систему – это преувеличение. Были созданы лишь отдельные элементы такой системы. Сама она была разрозненна. Если бы у нас была действительно целостная экосистема, пересечения функций институтов развития с органами власти и коммерческими компаниями не было бы. Как и не было бы вопросов об эффективности существующих институтов развития.

– В ходе реформы неизбежны два эффекта – ликвидация части персонала институтов развития и укрупнение этих институтов. В стандартной ситуации это ведет к увеличению их размера, к расширению штатов: под новые задачи нанимаются новые люди. На что вы ориентируетесь – в сумме в реформированных институтах развития будет больше рабочих мест, меньше, столько же, сколько до реформы? Насколько эффективно решение о ликвидации с учетом расходов на ликвидационные мероприятия и соответствующие выплаты служащим?

– Нужен не большой, а рационально сформированный штат компетентных специалистов и четко определенная сфера ответственности каждого ведомства и института развития. Кадровый потенциал институтов развития нужно использовать более эффективно. Они не должны становиться «персональными пенсионными проектами». Во всяком случае, мы не можем себе этого позволить.

Слияние и ликвидация институтов – это лишь часть реформы, в рамках которой исключается дублирующий штат – например, сотрудников, осуществляющих организационно-техническую деятельность. На этих высвободившихся ресурсах институты развития, безусловно, выиграют. Тем более что слияние и укрупнение не всегда приводят к росту штата. Так, например, в рамках оптимизации деятельности группы ВЭБ (это сам ВЭБ.РФ плюс дочерние кредитно-инвестиционные организации) за два года, с середины 2018-го до середины 2020 года, штат был сокращен в четыре раза. Было почти 10 тыс. сотрудников, стало чуть меньше 2,5 тыс.

При этом в случае с институтами развития нет каких-то специальных задач непременно сократить штат, поменять руководство и так далее. Например, в органах власти сейчас гораздо меньше специалистов по инновациям, чем сотрудников институтов развития. Тут нечего опасаться. Реформа, с одной стороны, даст новые возможности работы для квалифицированного персонала, с другой – устраним дублирование и нерациональную конкуренцию институтов, которые часто конкурируют друг с другом за специалистов, тогда как вполне разумно просто использовать ресурсы института-партнера.

При этом, конечно, в реформируемых институтах могут быть и кадровые перестановки, и замены. Это естественный процесс, раз меняются цели и подчинение институтов и

способы управления. Задача – сделать систему работающей эффективно, а не отправить кого-то конкретного в отставку.

Что касается выплат служащим – это важный вопрос, но оплата труда – не основная статья расходов институтов развития. Объем выплат будет меньше высвобождаемых в результате реформы финансовых ресурсов. И отдельно хочу подчеркнуть: ни у кого «золотых парашютов» точно не будет.

– Можно сказать, что в результате реформы будут образованы «суперинституты», деятельность которых будет покрывать практически все сектора экономики. Это может привести к определенным управленческим вызовам. Есть ли какая-то стратегия повышения эффективности соответствующих механизмов управления?

– В рамках реализации реформы предлагается принципиально новый подход в управлении институтами развития, основой которого станет целеполагание. Проекты, необходимые для реализации национальных целей, будут отбираться с участием министров и заместителей председателя правительства, а значимые для регионов – главами субъектов. Будет сформирована новая система управления отбором проектов ВЭБ.РФ. Она предусматривает обязательное прохождение всеми представленными заявками экспертизы на соответствие проекта национальным целям, а также профилю института развития. Таким образом, работа с конкретными заказчиками будет направлена на достижение конкретных целей.

В части оценки эффективности институтов развития также будет реализован совершенно новый подход – новая система КРІ. Она позволит видеть результаты работы и оценивать ее качество в динамике, а не оставлять подведение итогов на конец года, как это было раньше. Поможет в этом и новая система онлайн-мониторинга, которая дает для этого данные; о ней я уже говорил.

Экосистема ради экосистемы не имеет смысла, она должна работать на страну, а не на себя.

– Теперь – о самом ВЭБ.РФ. Почему было принято решение о концентрации функций неотраслевых институтов развития именно в нем? Насколько оправданно перемещение этих задач в сторону ВЭБа по крайней мере сейчас?

– Что касается аргументов в пользу выбора ВЭБа – здесь учтен как масштаб функций этого института развития, так и его опыт в инвестиционной деятельности. В первую очередь на базе ВЭБ.РФ нам нужен крупный и централизованный инвестиционный блок, это вытекает из наших задач. Ну и, наконец, функционал многих переданных институтов развития для нынешнего председателя Внешэкономбанка не новый. Игорь Шувалов до 2018 года непосредственно отвечал за работу большей части институтов, сейчас вошедших в ВЭБ.РФ. Он и его команда знают эти институты лучше, чем кто-либо другой.

– Ранее ситуация с институтами развития была более или менее децентрализована. Есть риск, что теперь по всем вопросам нужно будет обращаться к Игорю Шувалову, а это высокий уровень, туда не всякий достигнет.

– Не соглашусь. Наоборот, мы стремимся к институционализации и отходу от ручного управления.

Например, что касается этапа обращения в институт развития. Для этой цели мы и разрабатываем новые процедуры отбора заявок на проекты. Каждый, кто имеет ресурсы на запуск проекта и кто считает, что проект соответствует установленным целям и критериям, может обратиться в ВЭБ за финансовой поддержкой. Потребуется лишь заполнить специально разработанный шаблон – он будет размещен на официальном сайте института развития – и пройти прозрачные этапы отбора. Сформирован инвестиционный комитет под руководством министра экономического развития. Этот комитет будет рассматривать указанные заявки. Критерии отбора проектов и рассмотрения заявок будут публичными и максимально прозрачными.

Что касается непосредственного исполнения проекта, цель реформы – создать единый механизма управления, при котором работает такая вертикаль власти, которая бы позволяла решать задачи на всех этапах непосредственно с профильными институтами развития. Взаимодействие институтов с регионами и бизнесом не претерпит существенных изменений. Оно также будет координироваться с профильными подразделениями, будь то подразделения ВЭБ.РФ или непосредственно институтов.

– Для отраслевой промышленности реформа – это в первую очередь проблема перемен в системе ее поддержки: многие проекты завязаны на особые экономические зоны, на проекты в моногородах, на Фонд развития промышленности. Есть ли рациональные основания опасаться того, что перестройка системы господдержки приостановит в 2021 году до создания новой системы текущее финансирование?

– Радикальных перемен в механизмах не будет. За основу планируется взять существующий механизм. В рамках реформы речь идет о его совершенствовании, а не о замене. Сейчас председателем правительства перед Минэкономразвития поставлена задача в кратчайший срок, до 5 декабря, разработать с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и компаниями с госучастием соответствующие «дорожные карты». Оптимальный вариант поддержки отраслей будет определен по итогам анализа этих «дорожных карт». Но уже сейчас могу заверить: отрасли, в том числе моногорода, и особые экономические зоны поддержки не лишатся. Соответствующие средства заложены в бюджете. Поменяются только процедура и система контроля.

– Совершенно те же опасения высказываются и учеными в связи с присоединением Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ) к Российскому научному фонду (РНФ). Насколько велики риски сокращения грантов РФФИ и отказа от части программ фондов? Как вообще будет устроено обсуждение деталей «переходного периода»?

– В целом, говоря о реформе, крайне важно подчеркнуть, что она поддерживает преемственность текущих проектов. Это не перемены ради перемен. Это перемены ради улучшения того, что работает, и прекращения поддержки того, что избыточно или не работает, а также, в чем давно нет необходимости. Поддержка науки, разумеется, будет сохранена, о чем говорил и председатель правительства. Кроме того, в рамках проведения оптимизации институтов развития в целях детализации реформы создана рабочая группа, которая как раз будет рассматривать «дорожные карты», о которых я говорил ранее. Что касается данного случая, то при рассмотрении вопросов слияния РФФИ и РНФ, разумеется, будет учитываться мнение научного сообщества, и в первую очередь мнение РАН.

– С точки зрения числа реформируемых институтов в наибольшей степени преобразования затронули «дальневосточно-арктический» блок. Какова там целевая модель изменений и что предполагается получить в результате?

– И в этом случае речь о более эффективном перераспределении функций в экосистеме. Весь функционал институтов по поддержке опережающего развития Дальнего Востока и Арктики, в том числе фонда, сохранится. Здесь нам нужна синергия между Корпорацией развития Дальнего Востока, профильными министерствами и ведомствами, а также ВЭБ.РФ. Эти направления как были, так и остаются приоритетными. Финансирование также останется, соответствующие средства заложены в бюджете. При этом ресурсы ВЭБ.РФ значительно превышают те, что были на балансе профильных институтов развития. Думаю, что это положительно отразится на решении поставленных задач по региону.

– Чем обусловлено решение объединить разнопрофильные банковские институты развития? Например, слияние банка ДОМ.РФ и МСП-банка выглядит необычно, исходя из того, чем они заняты.

– Это как раз просто. Монопрофильные кредитные организации уже не отвечают современным реалиям. Посмотрите на частные банки, насколько их функционал разросся за последние годы. Сейчас некоторые из них уже не просто кредитные организации, а настоящие маркетплейсы. Современные проблемы требуют современных решений. В этой связи нам бессмысленно сохранять банк как институт развития, специализированный под какую-то узкую задачу.

Еще раз хочу подчеркнуть: мы хотим, чтобы институты развития были бы если не прибыльны, то хотя бы безубыточны. А для этого нужна работающая экономическая модель. На примере коммерческого сектора мы видим, что многопрофильность позволяет этого достичь.

– В какие сроки планируется интеграция новой модели управления институтами развития? Когда реформа должна завершиться?

– В этом году будут приняты «дорожные карты» по реорганизации институтов развития. Рассчитываем завершить интеграцию в первой половине следующего года. Ключевые показатели оценки эффективности институтов развития будут утверждены в 2021 году. Что же касается «сроков вообще», то реформу можно будет считать завершенной тогда, когда мы будем работать по новым KPI.

<https://www.kommersant.ru/doc/4593111>

ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.11.30; НЕ СВЕРНУЛИ С ПУТИ: ЛОГИСТИКА ВНОВЬ ВЫВОЗИТ ПАНДЕМИЮ КОРОНАВИРУСА; ИНДЕКС «ПЛАТОНА» И ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ ФИКСИРУЮТ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ОБЪЕМОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Осенний всплеск коронавирусной инфекции не привел к резким спадам рынка автомобильных грузоперевозок. Если в апреле 2020 года пробег 12-тонных фур на федеральных трассах снизился почти на 20%, то к октябрю этот показатель практически сравнялся с прошлогодним, свидетельствует индекс «Платона», формируемый на основе данных госсистемы взимания платы. В целом по итогам 11 месяцев общий километраж грузовиков снизился на 7%, сообщили «Известиям» в пресс-службе оператора «Платона» – «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС). Данные близки к подсчетам Росстата, согласно которым за девять месяцев этого года перевозки грузов всеми видами автотранспорта составили почти 4 млрд т – на 6,8% меньше, чем было перевезено за тот же период 2019 года. При этом с лета растут пробеги перевозчиков сборных грузов, ритейла и сразу нескольких ключевых отраслей, добавили в «Платоне». Не опасаются второй волны пандемии логистические компании – они прогнозируют рост объемов транспортировки грузов и отмечают, что коронавирусная ситуация, несмотря на общую статистику, повысила спрос на перевозки и приводит к росту заказов.

Точный «Платон»

Начиная с июля после вызванного пандемией весеннего спада 2020 года растет пробег грузовиков логистических компаний и перевозчиков из ритейла, сельскохозяйственной, строительной, промышленной и добывающей отраслей. Таковы данные индекса «Платона» – разницы общего километража по федеральным трассам 12-тонных фур по отношению к 2019 году. Статистику еженедельно публикует РТИТС.

По итогам октября–ноября в лидерах оказались перевозчики сельскохозяйственной отрасли, которые в октябре вышли в плюс на 8%, а в ноябре – на 7%. Пробег логистов, осуществляющих перевозку сборных грузов, увеличился на 4%, ритейла – на 2%. Промышленная и добывающая отрасли за два минувших месяца выросли на 5%, строительная – на 3,5%.

Километраж грузовиков постепенно восстанавливался и по результатам октября максимально приблизился к показателю прошлого года (–0,9%), по предварительным расчетам немного снизившись в ноябре (до –2%). В целом за 11 месяцев снижение

пробега составило 7% по отношению к аналогичному периоду 2019 года. Максимальное падение перевозок 12-тонниками произошло в апреле (-19,8%).

Показатели индекса «Платона» для анализа экономической активности используют правительство РФ и Минэкономразвития, отмечал ранее глава ведомства Максим Решетников.

Статистические данные об интенсивности движения, получаемые с помощью госсистемы «Платон», позволяют косвенно оценивать эффекты от принимаемых на различных уровнях мер по борьбе с новой коронавирусной инфекцией, пояснили в Минтрансе России.

Инструментом сбора данных стала инфраструктура федерального охвата, развернутая при создании системы, рассказал в интервью «Известиям» генеральный директор РТИТС, директор ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Антон Замков.

– Это целый комплекс источников – юридически значимых, передаваемых по защищенным каналам связи. Проезд грузовиков круглосуточно фиксирует почти 500 рамок контроля. Объективность обеспечивается за счет того, что они располагаются в точках наибольшей интенсивности движения. Их локация рассчитывалась по математической модели для эффективного мониторинга движения и равных условий для всех грузоперевозчиков, – подчеркнул Антон Замков. – Плюс к этому контроль осуществляет более 100 автомобилей. Сканеры и камеры на рамках и машинах обеспечивают высочайший уровень распознавания транспортных средств и их номеров – более 99%.

По его словам, общий пробег складывается из километража использованных перевозчиками маршрутных карт и геоданных с бортовых устройств, которые соотносятся с графом дорог – уникальной цифровой моделью всех федеральных дорог, позволяющей с точностью до метра рассчитать плату за пройденный маршрут. В этом смысле «Платон» – первая и пока единственная «ответственная» геоинформационная платформа на российских дорогах, заключил гендиректор РТИТС.

Кроме того, сведения госсистемы дают точную статистику о количестве грузовиков, ежедневно пересекающих государственную границу, – она позволяет оценить экспорт и импорт товаров грузовым автотранспортом, добавил он.

Пойдет в рост

Аналитика по грузоперевозкам не показывает спада в связи с началом второй волны пандемии, подтверждают и в пресс-службе группы компаний «Деловые линии».

– Перевозчики работают в штатном режиме, все услуги доступны, а ограничений на передвижение между регионами нет. Единственное – незначительно увеличились сроки подписания договоров с новыми клиентами в связи с переводом многих сотрудников партнеров на удаленный режим работы, – рассказал представитель одного из крупнейших российских перевозчиков.

Быстро адаптироваться «Деловые линии» смогли еще в марте: ввели необходимые противоэпидемические меры безопасности на терминалах, за считанные дни предоставили удаленное обслуживание клиентам и перевели сотрудников на работу из дома без потерь во взаимодействии подразделений, сообщили в компании.

– Опыт внезапного кризиса привел к разработке нескольких вариантов ведения бизнеса при различных путях развития событий, поэтому мы не опасаемся второй волны, – отметил представитель грузоперевозчика.

Для компаний, которые готовы гибко реагировать на ситуацию, сохраняя уровень и качество своих услуг, критических событий на рынке грузоперевозок «Деловые линии» не прогнозируют.

– Возможно, не будет того увеличения показателей, которое обычно наблюдается в высокий сезон – в ноябре–декабре. Но мы уверены, что в скором времени рынок восстановится и пойдет в рост, – заявили в пресс-службе перевозчика.

Объем перевозок в сегменте продуктов и напитков сохранил уровень 2019 года и даже продемонстрировал рост в отдельные периоды первой волны пандемии, фиксирует руководитель транспортного департамента компании «Транслогистик» Кирилл Лучников. По его мнению, сейчас ситуация повторяется и глобального спада нет.

– Логистика, конечно, зависима от уровня покупательной способности, общего состояния экономики. И в этом плане мы не ожидаем снижения спроса на грузоперевозки в декабре и в начале следующего года, – оценивает Кирилл Лучников. По его замечанию, компания «Транслогистик» для обеспечения бесперебойных поставок уделяет особое внимание соблюдению норм санитарной безопасности водителями, постоянному мониторингу состояния их здоровья.

Изменения структуры

В ритейле и FMCG-сегменте (потребительские товары) на внутрироссийских перевозках наблюдается рост по сравнению и с прошлым годом, сообщила исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольга Федоткина.

– Избытка предложения транспорта, как при первой волне пандемии, нет – работаем в рамках ожиданий. Наблюдается дефицит мощностей: болеет много водителей. Однако сейчас сегмент FMCG входит в высокий сезон, и объем отгрузок большой, – отметила она. По данным СЭЛ, для сегмента сборных грузов (LTL) продолжают изменения структуры перевозимых грузов, которые начались еще в первую волну, и с этим связано падение объемов. Больше всего просели отрасли фешен, обувь, металлургия, но отмечается рост других сегментов – товаров для детей, для ремонта и уюта и многих других.

– Меняется характер перевозимых грузов, он зависит напрямую от изменения потребительского спроса. Растет востребованность того товара, который делает жизнь на удаленке более комфортной. В целом катастрофы нет: те компании, которые вовремя отловили эти и другие тренды, адаптировались к ситуации и научились привлекать те сегменты, которые, возможно, раньше казались не такими интересными, – рассуждает исполнительный директор СЭЛ.

По ее ожиданиям, предновогоднего взрывного спроса на услуги LTL в привычном масштабе не будет.

– Крупные партии грузов в новых условиях были спланированы и отправлены после завершения локдауна, возможно даже до конца октября. Поэтому декабрь от года к году вырастет не так, как мы привыкли ожидать ранее, – прогнозирует Ольга Федоткина.

В СЭЛ констатируют: по перевозкам магистральных межрегиональных перевозок (FTL) есть проблема с группами товаров, по которым осенью запущена обязательная маркировка, например для шин: не все компании перешли на нее без сбоев.

Больше заказов

На международном направлении грузоперевозчики также не видят спада. Наоборот, спрос на автоперевозки на ключевых направлениях Европа – Россия и Китай – Россия растет и заказов больше, чем крупные перевозчики могут отработать, отмечает генеральный директор компании «Рустрас-спедишн», руководитель департамента международных автоперевозок Ассоциации ведущих автотранспортных операторов Кондратий Гайкевич.

– Есть ряд проблем, в частности с новыми требованиями по визам и ограничениям на въезд в приграничную зону Китая, но это пока не оказывает значительного негативного влияния. Ситуация с так называемой второй волной пандемии повторяет для нас первую, когда заказов становится только больше, повышается срочность доставки, – подчеркнул Кондратий Гайкевич. По его мнению, сейчас меньше ажиотажа, чем в марте–мае, рынок более подготовлен.

– Осень подтвердила наши ожидания. Пандемия стимулирует рост отдельных сегментов логистического рынка, повышая спрос на качественные и надежные грузоперевозки, требуя гибкости и готовности бизнеса быстро перестраиваться, – убежден гендиректор «Рустрас-спедишн».

«Взрывного роста не будет»

Полноценное восстановление логистического рынка возможно к середине 2021 года при условии, что не будет новых ограничений и, соответственно, экономического спада, ранее в интервью «Известиям» прогнозировал председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак.

– Общие ожидания рынка пока неопределенные, довольно трудно строить планы на длительную перспективу. Все здравые предприниматели понимают, что взрывного роста не будет. Автомобильные грузоперевозки – традиционно один из индикаторов работы всей экономики, и от ее восстановления в целом зависит спрос на логистические услуги. Несмотря на эту зависимость, мы отмечаем тренд на всестороннее повышение эффективности бизнеса, – пояснил председатель МОЭС.

Для грузоперевозчиков пандемия стала серьезным стимулом к развитию, и этот вывод еще раз подтверждает: рынок качественно изменился за последние три-четыре года, констатирует эксперт.

По его словам, внешней силой для оздоровления отрасли автомобильных грузоперевозок, несмотря на всю кажущуюся с первого взгляда парадоксальность, стал запуск государственной системы «Платон».

– Заметьте, нигде подобные системы не были остановлены в период пандемии коронавируса – ни в Германии, ни в Словакии или Австрии. Такие системы выполняют несколько важных функций: сбор фактической статистики для оценки состояния отрасли и отдельных системообразующих компаний и создание равных условий для предпринимателей, – полагает Борис Рыбак.

Приостановка «Платона» может вернуть рынок в хаос и серость, что будет намного негативнее для автомобильных грузоперевозок в целом, заключил председатель МОЭС.

<https://iz.ru/1093576/iuliia-romanova/ne-svernuli-s-puti-logistika-vnov-vyvozit-pandemiiu-koronavirusa>

ИЗВЕСТИЯ; МАРТА ЛИТВИНОВА; 2020.11.30; ДЕФИЦИТНЫЕ КАДРЫ: В РОССИИ УЛУЧШАТ ПОДГОТОВКУ СТРОИТЕЛЕЙ; НА ДАННЫЙ МОМЕНТ В ОТРАСЛИ НАБЛЮДАЕТСЯ НЕХВАТКА КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ РАБОЧИХ

В Кузбассе планируется создать центр для подготовки кадров для строительной отрасли, в том числе редких специальностей. Эту инициативу уже поддержали в правительстве России. По оценке экспертов, на сегодняшний день в России насчитывается более 120 тыс. квалифицированных инженеров, чего нельзя сказать о работниках стройплощадок. Однако с началом пандемии молодые люди вновь начали испытывать интерес к строительной отрасли. Подробности – в материале «Известий».

Обучить редким специальностям

В Кузбассе планируется создать межрегиональный центр подготовки профессионалов строительной сферы, в том числе редких специальностей. Такую инициативу поддержали и в правительстве России. «В Кузбассе впечатляющая инфраструктура, на базе региона совершенно точно можно развивать такой центр. Важно, что и у потенциальных заказчиков есть запрос на создание централизованной образовательной системы. Застройщики в ходе встреч признают готовность вкладывать ресурсы в обучение кадров – например, выплачивать стипендию студентам, чтобы в будущем заключить с ними контракт и отправить их на ту стройку, где они нужны», – сообщил **замминистра** строительства и ЖКХ России Дмитрий Волков.

Как отметил губернатор Кузбасса Сергей Цивилев, такое решение поспособствует решению кадрового вопроса. Центр будет работать на территории сразу двух федеральных округов – Сибирского и Дальневосточного.

– Решение кадрового вопроса – ключевой момент. Мы уже формируем группу студентов по целевому заказу строительных компаний региона. В перспективе трудоустройство и

переобучение специалистов позволят нам реализовывать крупные инвестиционные проекты. Прежде всего это развитие Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, строительство Восточного полигона, – отметил Цивилев.

Ощутимый дефицит

На сегодняшний день в России насчитывается более 120 тыс. инженеров, полностью соответствующих всем требованиям, чего нельзя сказать о непосредственно рабочих, отметил в разговоре с «Известиями» генеральный директор Объединения строителей Санкт-Петербурга Алексей Белоусов. «Что касается высшего образования, у нас только в Петербурге в год выпускается порядка 10 тыс. человек. Вместе с этим продолжает ощущаться нехватка квалифицированных рабочих, потому что у нас инженеров хватает, а людей, которые могут грамотно класть кирпичи, организовывать работу в качестве прораба, умеют складывать несущие конструкции – это довольно дефицитная вещь», – подчеркивает он.

С этим согласен и инженер по качеству строительства, генеральный директор ООО «Альянс» Сергей Бакин.

– Специалистов-инженеров достаточно, а вот с рабочими кадрами беда. На сегодняшний день только крупным фирмам доступно готовить специалистов в соответствующих учебных центрах, поэтому штукатуров, маляров, бетонщиков, плотников просто не хватает. Как работает материал, почему пучит ламинат – такие вещи из области теории знают редкие специалисты, – отмечает собеседник «Известий». – Каменщиков сейчас заказывают только из-за рубежа, наших вообще практически не осталось. Что касается монолитного строительства, которое идет на сборных опалубках, у нас этим владеют исключительно только турки.

Подтверждает это и опубликованный в конце октября Минтрудом список наиболее востребованных профессий. Как пояснили в ведомстве, топ-50 формировался на основе опроса, проведенного ВНИИ труда. В нем приняли участие более 9 тыс. предприятий и организаций. Помимо этого анализировались вакансии, размещенные на ключевых сайтах по поиску работы. Шестое место в этом списке заняла позиция «мастер общестроительных работ», а рядом с ним, на седьмом месте, значится профессия «мастер отделочных строительных и декоративных работ».

Традиционно строительная отрасль является одной из системообразующих: потребность и в строительстве жилых домов, и в реновации депрессивных территорий, и в создании новой инфраструктуры долгосрочна. В связи с этим кадры на уровне профтехобразования всегда очень востребованы, указала в разговоре с «Известиями» исполнительный директор Российской гильдии управляющих и девелоперов Елена Бодрова.

– Девелоперская система сейчас в основном устроена так, что очень много работ (преимущественно обеспечительных) идет на аутсорсинге. Мало компаний у себя содержат проектный штат, на аутсорсинге также чаще всего находятся строительный аудит и даже бухгалтерия. Ценятся люди, которые непосредственно работают на строительной площадке, – объясняет Бодрова.

По ее словам, возрождение интереса к работе на стройке стало особенно заметно с начала пандемии.

– В этом году мы увидели необходимость в кадрах средних специальностей, особенно в связи с нехваткой трудовых мигрантов, у которых были трудности с въездом в страну. При этом мы увидели и интерес людей, которые в свое время окончили строительные техникумы или институты и с тех пор работали в сфере гостеприимства и туризма. Люди оказались готовы вернуться на стройку и даже оплатить быстрое повышение квалификации, потому что строительство остается стабильной отраслью с точки зрения трудоустройства и стабильного дохода, – рассказывает Елена Бодрова. – Но проблема в том, что вот этих быстрых курсов и какой-то системы особо не существует, хотя запрос на них есть.

В целом же у любого молодого человека, выбравшего строительную отрасль, есть все шансы развиваться как в карьерном, так и в финансовом плане, уверен Алексей Белоусов. «Как и везде, все зависит от того, насколько ты готов работать на низших должностях, не жалеть себя. Совершенно точно могу сказать, что, если хочешь трудиться и расти, ты будешь это делать. Без сомнения, можно быть бригадиром, помощником прораба или вообще пойти учиться дальше – было бы желание», – считает он.

По словам Елены Бодровой, на сегодняшний день человек рабочей специальности, например оператор крана, может получать гораздо больше денег, чем, условно, менеджер по продажам. Она отмечает: «В этой сфере можно вырасти в достаточно быстрые сроки. В Санкт-Петербурге хороший электрик – руководитель соответствующего отдела, который отвечает на стройплощадке за контроль над прокладкой кабеля, получает 200 тыс. рублей».

Согласно данным исследования сервиса «Работа.ру» за 2019 год, самыми высокооплачиваемыми работниками в строительной сфере стали бетонщики и машинисты автокрана, средняя зарплата которых составляет 80 тыс. руб. (максимально 120 тыс. и 130 тыс. рублей соответственно). Кроме них наиболее востребованными на стройках Москвы также являются кровельщики, которые в среднем получают 55 тыс. рублей (максимально 90 тыс. рублей) и плотники с максимальным заработком 100 тыс. рублей.

Идти на опережение

В связи с тем, что строительная отрасль не стоит на месте, специалистам стоит следить за траекторией ее развития и стараться идти на опережение, отметил в разговоре с «Известиями» заместитель исполнительного директора Российского союза строителей Андрей Кошель. «Например, в прошлом году строительная отрасль перешла на проектное финансирование, и там слишком много нюансов, в которых пока тяжело разобраться и чисто финансовым специалистам, и чисто строительным, поэтому сейчас нужно готовить специалистов на стыке этих профессий» – отмечает он.

Кроме того, следует также иметь в виду и разрабатываемую Стратегию развития строительной отрасли до 2030 года, где также отражены актуальные направления на будущие годы, и исходя из этого можно определиться с выбором деятельности, советует Андрей Кошель.

<https://iz.ru/1093089/marta-litvinova/defitcitnye-kadry-v-rossii-uluchshat-podgotovku-stroitelei>

РБК; АНАСТАСИЯ БАТМАНОВА; 2020.11.30; СЕРГЕЙ ИВАНОВ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА НА САХАЛИН

Строительство моста неоднократно обсуждалось с 2000-х годов. По словам Иванова, он нужен с точки зрения психологии, а не экономики

С экономической точки зрения мост на Сахалин не нужен, заявил в интервью «Интерфаксу» специальный представитель президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов. Вопрос строительства моста несколько раз обсуждался с 2000-х годов, а в 2018 году президент Владимир Путин поручал проработать этот вопрос правительству. При этом еще в 2018 году стоимость моста оценивалась в пересчете на километр в 3,5 раза выше, чем у Крымского моста.

«С точки зрения психологии мост – нужен. Вот, мол, Крым соединили, теперь бы не мешало и Сахалин. А с точки зрения экономики – нет. Для этого моста нет грузов», – сказал Иванов.

Кроме того, чтобы построить мост на Сахалин, нужно выбрать место, где самый узкий пролив, отметил Иванов. При этом, по его словам, до этой точки от Комсомольска-на-Амуре необходимо пройти 536 км «по безлюдной тайге». «Так вот: 536 км – по Хабаровскому краю – это обойдется гораздо дороже, чем сам мост», – заключил Иванов.

Позднее, уже отвечая на вопрос о российском флоте и необходимости военных расходов на авианосцы, Иванов вернулся к теме моста, сравнив оправданность двух начинаний. «Я считаю, что это – как мост на Сахалин. То же самое. Теоретически – было бы неплохо. Но это дико дорого», – сказал он.

Изначально при обсуждении в начале 2000-х годов проект перехода на Сахалин предполагал строительство новой железной дороги (приблизительно 580 км) со стороны Транссиба, железнодорожного и автомобильного моста через Татарский пролив (7,5 км), а также модернизацию железнодорожной сети Сахалина (около 870 км). В 2002 году правительственная экспертиза показала, что с технической точки зрения проект реализуем, а его стоимость оценивалась в \$4,5 млрд, однако мост построен не был. Вновь вопрос о транспортном переходе на Сахалин был поднят на первом Восточном экономическом форуме в сентябре 2015 года, когда только вступивший в должность глава РЖД Олег Белозеров говорил, что «это очень реальный проект в недалеком будущем».

В июле 2018 года президент Владимир Путин поручил правительству проработать вопрос о строительстве моста, который связал бы остров Сахалин с материком, а в сентябре того же года он также поручил подсчитать, достаточно ли будет грузов, чтобы стройка моста оказалась окупаема. Согласно долгосрочной программе развития РЖД до 2025 года, строительство перехода через Татарский пролив и подходов оценивалось в 540 млрд руб., что было в 2,3 раза выше стоимости крымского проекта.

В октябре прошлого года Белозеров говорил, что мост на Сахалин (железнодорожная линия Селихин – Ныш с переходом пролива Невельского) может быть построен до конца 2035 года, а технико-экономическое обоснование проекта будет подготовлено в течение «трех недель – месяца». «Если год назад мы говорили, что в целом это целесообразно по объектам-аналогам, то сейчас уже сделали изыскания и понимаем, где этот мост мог бы стоять точно», – отмечал он.

https://www.rbc.ru/politics/30/11/2020/5fc43cce9a7947cf19268a03?from=from_main_6

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.30; МЕСТО ШТРАФА ИЗМЕНИТЬ НЕЛЬЗЯ; СУДЫ И ГИБДД РЕШАЮТ, ЧТО ДЕЛАТЬ СО ШТРАФАМИ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ

В судах продолжаются споры между ГИБДД и водителями, оштрафованными за превышение средней скорости. Автовладельцу из Подмосковья, в частности, удалось отменить такой штраф, недавно решение вступило в силу. Суд сослался на то, что в постановлении не указано точное место и время правонарушения – таковы требования КоАП и Верховного суда. Разбирая судебную практику, правозащитники указывают, что тренд очевиден: судьи все чаще встают в этом вопросе на сторону граждан.

16 декабря 2019 года водитель внедорожника Дмитрий Чибисов получил штраф по ч. 3 ст. 12.9 КоАП РФ (превышение скорости на 40–60 км/ч). Как следовало из постановления, он проехал участок трассы М2 «Крым», где действовало ограничение 110 км/ч, со средней скоростью 157 км/ч. Господин Чибисов штраф обжаловал в Чеховском городском суде. Суд отменил постановление, сославшись на постановление пленума Верховного суда 2019 года, в котором сказано, что материалы фотовидеофиксации должны содержать информацию о «месте и времени совершения правонарушения». Точное время должно быть указано и потому, что нарушение, предусмотренное ст. 12.9 КоАП, «не является длящимся».

Поскольку указано не конкретное место нарушения, невозможно определить территориальную подсудность рассмотрения жалобы, сказано в решении.

Подмосковное УГИБДД это решение обжаловало. Ведомство сослалось на ст. 29.10 КоАП, где сказано, что в постановлении должны быть указаны «обстоятельства» нарушения, но закон не обязывает указывать координаты и астрономическое время: указания участка дороги и времени его проезда достаточно. Инспектор, который вынес

штрафное постановление, исследовал и проверил «надлежащим образом» все доказательства нарушения, как этого требует КоАП, уверяют в ГИБДД. Мособлсуд жалобу не удовлетворил, решение Чеховского горсуда вступило в силу в ноябре.

Системы ASOD (Average Speed Over Distance Camera), рассчитывающие среднюю скорость, давно используются в ряде стран, в частности в Великобритании, Шотландии и Новой Зеландии. Отличие от технологии измерения моментальной скорости заключается в том, что сначала фиксируется время проезда машины под одной камерой, затем – под второй, вычисляется средняя скорость на участке, выносится штраф. Могут использоваться несколько комплексов. Сегодня для этих целей применяется более 1 тыс. камер, в частности в Татарстане, в Смоленской и Московской областях. Споры о законности штрафов, вынесенных за превышение средней скорости, не прекращаются с 2013 года, когда эта технология стала применяться на дорогах. В конце 2019 года Госдума в первом чтении приняла законопроект о запрете таких штрафов, с тех пор документ находится без движения. В мае 2020 года ОНФ предложил ГИБДД обозначать камеры, измеряющие среднюю скорость, специальным знаком, но в МВД идею назвали «необоснованной и избыточной». В августе 2020 года ГИБДД разъяснила: если одна и та же камера зафиксировала превышение средней скорости и мгновенной, постановление нарушителю должно выноситься лишь одно.

Ранее Чеховский суд также отменял штрафы за среднюю скорость. Похожие решения “Ъ” обнаружил и в других судах Подмосковья, Волгоградской области, ХМАО.

Аргументация везде схожая. В декабре 2019 года один из автовладельцев дошел до Верховного суда: он отменил штраф за среднюю скорость, рассчитанную между двумя камерами на участке 70 км. При этом есть и решения судов Воронежской, Смоленской, Тамбовской областей, Татарстана о признании законным штрафа за среднюю скорость.

Тренд виден, говорит президент Московской коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин: суды чаще встают на сторону автовладельцев.

«Двигаясь от одной камеры к другой, водитель мог пересечь зону ответственности судов, в итоге непонятно, куда обращаться при обжаловании, – поясняет он. – Суды будут отправлять гражданина по инстанциям, не желая брать на себя сомнительное, с их точки зрения, дело». Судебная практика противоречива из-за того, что в законодательстве не зафиксированы понятия «средняя скорость» и «контролируемый участок», считают в ассоциации ОКО (объединяет операторов и разработчиков систем фиксации нарушений). Но отсутствие этих терминов не говорит об отсутствии состава нарушения, если оно было зафиксировано «специальным техническим средством», подчеркивают в организации. У суда не может быть оснований сомневаться в показании прибора, если тот прошел метрологическую проверку и официально допущен к применению в автоматическом режиме.

<https://www.kommersant.ru/doc/4593087>

ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КЛЕВОШИН, АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.11.30; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАЩИТИТЬ ДАННЫЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ В КАРШЕРИНГЕ; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРЕДЛАГАЮТ УВЕЛИЧИТЬ ШТРАФЫ И ВВЕСТИ ВОДЯНЫЕ ЗНАКИ ПРИ РЕГИСТРАЦИИ

Институт развития правового общества (ИРПО) предлагает увеличить штрафы за утечку персональных данных пользователей каршеринга и усложнить процедуру регистрации пользователей в приложениях каршеринга. Меры нужны для снижения рисков утечки данных пользователей и использования этих данных мошенниками. Письмо с предложениями ИРПО направил руководителю Роскомнадзора Андрею Липову (документ есть в распоряжении «Ведомостей»).

В частности, предлагается ввести единую процедуру регистрации и предоставления документов для всех работающих в России каршеринговых компаний. Например, внедрить специализированную пометку с названием компании (водяной знак) и наносить ее на селфи-фотографию пользователя и на сканы паспорта и водительского удостоверения, которые нужно предоставить при регистрации в каршеринге.

«Тем самым в случае утечки данных правоохранительные органы смогут определить ее источник», – говорится в письме. Предлагается также предусмотреть 10-кратное увеличение размера штрафов за несоблюдение условий по сохранности персональных данных при их обработке (п. 6 ст. 13.11 КоАП): для граждан – до 20 000 руб., для должностных лиц – до 100 000 руб., для индивидуальных предпринимателей – до 200 000 руб., для юридических лиц – до 500 000 руб., а также вменить в обязанность виновному возмещать материальные и моральные убытки пострадавшему от утечки.

Об усилении защиты данных в каршеринге заговорили на фоне регулярно появляющейся в последнее время информации о массовых утечках данных из каршеринговых компаний, говорится в письме ИРПО. Например, в обращении ссылаются на мартовскую публикацию газеты «Известия»: по данным издания, после утечки паспортных данных и номеров водительских удостоверений в одном из небольших сервисов резко возросло число поддельных аккаунтов в других сервисах, оформленных на людей, которые не пользовались услугами этих компаний. В результате мошенники получали доступ к аккаунту, арендовали автомобиль, а счета и штрафы приходили человеку, на которого оформлен аккаунт.

Источники в трех крупных каршеринговых операторах Москвы сообщили «Ведомостям», что в их сервисах никогда не происходило утечек данных. «Единичные утечки были на заре развития отрасли у 1–2 мелких компаний-операторов, которые уже не работают на рынке», – говорит один из собеседников. В компании по противодействию DDoS-атакам Qrator Labs также не располагают информацией о массовых инцидентах утечки данных из каршерингов. Представители «Яндекс.Драйва» и Youdrive отказались от официальных комментариев. Представитель Belkacar не ответил на запрос «Ведомостей». В «Делимобиле» никогда не было утечек данных, сообщил представитель этого сервиса. «Безопасность персональных данных построена в строгом соответствии требованиям регулятора», – уточняют там.

По данным дептранса Москвы, в 2019 г. клиенты каршеринга в столице совершили более 36 млн поездок на арендованных автомобилях, что приблизительно в 1,5 раза больше показателей 2018 г. На начало 2020 г. в московском каршеринге было задействовано 30 000 автомобилей, всего в парке каршеринга в России 40 000–50 000 автомобилей.

По мнению экспертов, опрошенных «Ведомостями», предложенные меры являются актуальными. «При наличии водяных знаков на сканах банк или иные органы могут установить, что копии сделаны не для них, а для иного сервиса. А в случае судебного разбирательства у пользователя будет весомый аргумент, подтверждающий факт недобросовестности, например, банка, который не принял во внимание воте́рмарк», – говорит руководитель направления «Разрешение IT&IP споров» юридической фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Ярослав Шицле. Введение водяных знаков позволит предупредить намеренную продажу баз данных должностными лицами компании, а в случае утечки вследствие взлома – предупредить пользователей сервиса о необходимости смены паролей и иных сведений, подчеркивает Шицле. Эксперт по кибербезопасности «Лаборатории Касперского» Дмитрий Галов говорит, что появление водяных знаков может заставить компании, которые хранят данные, более ответственно относиться к мерам безопасности. «Это позволит снизить риск утечки, но не исключит его», – добавляет эксперт.

При этом технический директор Qrator Labs Артем Гавриченко считает, что «стигматизация» конкретно отрасли каршеринга необоснованна. «Проблема утечек

данных актуальна не только для каршеринга, но и для многих других отраслей, обрабатывающих паспортные данные. Решить проблему могли бы нормализация и актуализация законодательства о персональных данных», – говорит эксперт. Сканы документов или селфи с документами востребованы сейчас не только в каршеринге, но и в медицине, страховании и любой другой сфере, где важно идентифицировать клиента удаленно, и использование подобной информации продолжит расти, соглашается Галов. Оценить целесообразность предложений можно будет только после оценки сложности и стоимости внедрения дополнительной меры защиты документов, сравнив эту оценку со сложностью обхода таковой меры злоумышленником, считает руководитель направления «Аудит и консалтинг» Group-IB Андрей Брызгин.

В Роскомнадзоре не ответили на вопросы «Ведомостей» на момент публикации.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/29/848734-zaschitit-dannie>

РБК; 2020.11.30; КАК ДАННЫЕ ПОМОГАЮТ ПОЕЗДАМ ПРИХОДИТЬ ВОВРЕМЯ, А ПАССАЖИРАМ – УБЕРЕЧЬСЯ ОТ КОРОНАВИРУСА

Электропоезда генерируют огромное количество данных, которые можно собрать и использовать. В обычное время это позволяет избежать сбоев и задержек на железной дороге. В период пандемии появляются дополнительные задачи, например, обеспечить социальную дистанцию между пассажирами. Все эти задачи можно решить с помощью систем предиктивной аналитики.

Обогнать самолет

В 2000-х годах в Испании запустили высокоскоростную железнодорожную линию Барселона – Мадрид. К тому моменту основная часть пассажиропотока на маршруте – до 80% – приходилась на авиасообщение.

Но затем оператор железнодорожной ветки решился на необычный шаг. Компания предложила пассажирам полностью компенсировать стоимость билетов, если поезд опаздывает более чем на 15 минут. В результате картина полностью изменилась. К началу пандемии коронавируса около 65–70% пассажиропотока на маршруте обслуживали поезда.

Между Барселоной и Мадридом курсируют подвижные составы, аналогичные «Сапсанам». И те и другие относятся к семейству электропоездов Velaro, разработанных «Сименс».

При этом в России результаты железнодорожников оказались даже более впечатляющими, чем у европейских коллег. Вместе с «Сименс» РЖД поставила рекорд по надежности эксплуатации высокоскоростной линии: парк «Сапсанов» прошел 12 млн км пробега без опозданий свыше 5 минут. А готовность подвижного состава вплотную приблизилась к 100%.

Повысить надежность и избежать опозданий как в Испании, так и в России помогли системы предиктивной аналитики на основе данных, которые собирают от устройств и оборудования.

«Железнодорожный подвижной состав сегодня становится частью интернета вещей. Он передает колоссальные объемы данных: от 1 до 4 млрд сообщений с одного электропоезда в год. Получая и обрабатывая их, мы можем оптимизировать параметры надежности и повышать качество эксплуатации», – рассказывает Алексей Федосеев, директор подразделения «Сервисная поддержка заказчиков» компании «Сименс Мобильность» в России.

Для работы с данными от подвижного состава и объектов железнодорожной инфраструктуры «Сименс» создала систему Railigent. Это железнодорожная версия масштабной облачной платформы Siemens MindSphere, которая связывает оборудование и физическую инфраструктуру с цифровым миром.

Цифровые сервисы на базе системы Railigent от «Сименс»

1. «Умный» мониторинг

Дает полную информацию о фактическом состоянии поездов и железнодорожной инфраструктуры.

2. «Умная» аналитика

Обеспечивает более глубокий анализ и помогает понять причины, по которым выходят из строя разные элементы подвижного состава или инфраструктуры.

3. Предиктивная аналитика отказов

Предполагает использование больших данных, машинного обучения и искусственного интеллекта и позволяет на базе алгоритмов и исторических параметров эксплуатации предсказать сбои и поломки.

Для новых «Сапсанов» и старых тепловозов

Для разработки цифровых решений и услуг с использованием своей облачной системы концерн «Сименс» создает по всему миру центры приложений MindSphere. Как правило, они ориентированы на определенную бизнес-вертикаль, например железные дороги.

В России такой железнодорожный центр появился в 2017 году и стал одним из первых в глобальной сети. К тому моменту «Сименс» уже давно сотрудничала с РЖД и накопила большой пул совместных проектов.

Компания не только поставляет современные высокоскоростные поезда, но и отвечает за полное техническое обслуживание «Сапсанов» и «Ласточек». Кроме того, «Сименс» обеспечила оборудованием инновационную станцию Лужская-Сортировочная на Октябрьской железной дороге. Это первая в России сортировочная станция, которая работает в полностью автоматическом режиме: сама рассчитывает вес вагонов, применяет торможение, направляет вагоны по разным путям.

«В 2017 году у РЖД появился запрос на то, чтобы еще больше повысить эффективность использования этих инновационных активов, – рассказывает Федосеев. – И мы решили эту задачу за счет цифровых сервисов, которые позволяют предиктивно угадывать отказы, снижать их количество, повышать надежность и техническую готовность парка».

По его словам, подобные решения реализуемы не только на современных поездах, имеющих встроенные системы передачи данных. Старый подвижной состав тоже можно оснастить сенсорами и датчиками, чтобы обеспечить передачу информации.

Такой проект «Сименс» выполнила совместно с компанией «Уралхим», у которой есть собственный парк маневровых локомотивов ТЭМ18/ТЭМ2. Тепловозы укомплектовали каналом передачи данных, и теперь в режиме реального времени можно отслеживать эффективность использования парка и топлива, видеть действия машиниста.

Алгоритмы против штрафов

Одна из распространенных проблем в пассажирском железнодорожном сообщении – задержки и простои на станциях. Выбываясь из расписания, операторы получают крупные штрафы от владельцев инфраструктуры, заказчиков услуг и несут убытки.

«Если один из операторов допускает простой на железнодорожных станциях в центре Лондона более чем на 15–60 секунд, то за несоблюдение графика движения компания-оператор платит владельцу инфраструктуры штрафы, которые исчисляются десятками тысяч фунтов», – подчеркивает Федосеев.

Часто причиной задержек оказываются неисправные двери. «Если в час пик не работает хотя бы одна из дверей, то идет скопление людей, перепростой на станции и срыв графика движения», – продолжает эксперт. В «Сименс» решили эту проблему с помощью алгоритма, который по времени и параметрам открывания и закрывания дверей позволяет с точностью до пяти-шести дней предсказать поломку. Так сервисная компания может заранее организовать ремонт, чтобы избежать неисправностей во время движения. Решение используют на линии Thameslink – маршруте городской электрички в Великобритании, который проходит через Лондон.

Близкий к британскому пример из России – Московское центральное кольцо (МЦК). Здесь оператор тоже несет ответственность перед заказчиком услуги.

В роли заказчика выступает город Москва, который покупает у РЖД услугу по перевозке. При этом в бизнес-модели существуют жесткие требования по комфортности подвижного состава. Если из строя выходит дверь или климатическая система, то РЖД должна поменять поезд и выдать резервный.

Компания «Сименс», отвечая за техническое обслуживание поездов «Ласточка», которые в том числе эксплуатируются на МЦК, внедрила алгоритмы предиктивной аналитики для пассажирских дверей, климатических установок и критически важных компонентов системы тяги электропоезда. Результаты не заставили себя долго ждать. Сегодня «Ласточки» – один из самых эффективных электропоездов с точки зрения надежности, комфорта и технической готовности парка.

«Мы как сервисная организация стремимся повысить надежность узлов и помогаем РЖД снизить вероятность штрафов или замены поездов, а также репутационных рисков из-за опозданий», – указывает Федосеев.

«Пандемийные» технологии

Из-за пандемии коронавируса перед транспортными операторами, в том числе на железной дороге, встали новые проблемы. В разгар кризиса во многих странах резко упал пассажиропоток, например, железнодорожная компания Испании RENFE сообщила о снижении до 90% на некоторых маршрутах. Практически полностью остановил деятельность оператор Eurostar на линии Лондон – Париж.

Когда жесткие карантинные меры сняли, потребовалось вернуть доверие пассажиров к общественному железнодорожному транспорту. А для этого нужны решения, позволяющие управлять пассажиропотоком и соблюдать социальную дистанцию.

Такое техническое решение «Сименс» разработала для оператора уже упомянутой Thameslink. Его подготовили к тестовой эксплуатации всего за три месяца.

В основу легли данные от системы торможения поезда, в частности, показатели давления пневморессор. «Мы в режиме реального времени получаем эти данные, видим их изменение и по ним можем косвенно определить, какая сейчас загрузка в каждом вагоне электропоезда», – объясняет Федосеев.

Математические модели, которые использует компания, позволяют определить загрузку с точностью до нескольких пассажиров.

Эта информация в режиме реального времени передается железнодорожному оператору. Тот, в свою очередь, может предложить своим пассажирам специальное приложение. Оно покажет, что в приближающемся поезде первый вагон загружен, допустим, на 60%, а третий – на 90%. С учетом этих данных пассажир выберет тот вагон, где меньше всего загрузка и больше всего шансов сохранить социальную дистанцию.

Систему, опробованную в Великобритании, сейчас внедряют в китайском метрополитене и тестируют в Германии. Не исключено, что она вскоре появится в России на МЦК. «Пока мы проверяем, возможно ли это реализовать в поездах „Ласточка“. В России есть свои нюансы, связанные с климатом. Зимой у нас бывает минус 30, лед и снег, и в таких условиях может возникнуть потребность в дополнительных технических мероприятиях. Поэтому сначала нужно провести испытания», – говорит глава подразделения «Сименс».

Простое решение

Команда «Сименс» в России создала простое, но полезное приспособление, помогающее бороться с распространением коронавируса. Это накладка для дверных ручек, которыми открываются туалетные кабины в поездах. Она позволяет открывать дверь не ладонью, а локтем, снижая риск передачи инфекции через поверхности.

Деталь производят с помощью промышленного 3D-принтера на площадке «Сименс» в Подмосковье. Создание 3D-модели, печать и установка заняли около недели.

Новые накладки уже используют на поездах МЦК и некоторых пригородных маршрутах.

Помимо управления пассажиропотоком и соблюдения дистанции, во время пандемии железнодорожники столкнулись с проблемой ремонта подвижного состава в удаленных точках обслуживания. Из-за ограничений на передвижения обслуживать поезда стало намного сложнее.

«На некоторых европейских проектах в условиях, когда границы закрыты из-за пандемии, оказалось невозможно произвести обычный ремонт. Поэтому мы предложили методы удаленного обслуживания с использованием технологий дополненной реальности. Оператор получает комплект с очками, в которых он заходит в локомотив. Специалисты „Сименс“ видят его картинку, могут проконсультировать и дать подробные инструкции. И под нашим руководством оператор на месте производит ремонт и обслуживание подвижного состава», – описывает Федосеев систему работы.

Сейчас решение применяется в Швейцарии, причем не только для ремонта, но и для удаленной пуско-наладки локомотивов. «Такие технологии позволяют нам обезопасить сотрудников и клиентов и при этом гарантировать качественное обслуживание. В результате мы можем обеспечить максимальную готовность и надежность эксплуатации подвижного состава практически в любых условиях, в том числе во время пандемии», – заключает глава подразделения «Сименс».

<http://siemens-digital.rbc.ru/article/2>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.11.30; «АЛТАЙВАГОН» ПОДВЕЗУТ НА НОВОЙ ТЕЛЕЖКЕ; ОАО РЖД ПРОСИТ ЛЬГОТ ДЛЯ ЗАВОДА

ОАО РЖД, владеющее конструкторской документацией на инновационную тележку «Алтайвагона», хочет ускорить получение ею льготного тарифа на порожний пробег. Для этого требуется три-четыре года испытаний, но в ОАО РЖД предлагают смоделировать износ математически. Участники рынка возражают, что должным образом заменить натурные испытания невозможно. Но в «Алтайвагоне» надеются, что таким образом смогут выровнять конкурентные условия с уже имеющими льготы тележками Уралвагонзавода и Объединенной вагонной компании.

ОАО РЖД просит ускорения и упрощения процедуры испытаний для полувагонов «Алтайвагона» на новой инновационной тележке 18–9800, следует из письма начальника департамента технической политики ОАО РЖД Владимира Андреева директору департамента госполитики в области железнодорожного транспорта Минтранса Александру Федорчуку от 24 ноября (есть у “Ъ”). Производство этой тележки «Алтайвагон» наладил в 2019 году, конструкторская документация на нее принадлежит ОАО РЖД, чем, говорится в письме, и обусловлена заинтересованность монополии.

Сейчас для вагонов на инновационных тележках Объединенной вагонной компании и Уралвагонзавода действуют льготные тарифные схемы на порожний пробег, которые делают их возврат на 11–27% дешевле. Льготу предоставляет ОАО РЖД, отражая в ней экономический эффект для инфраструктуры от использования таких вагонов. Всего, по расчетам ОАО РЖД, сумма преференций составляет 9,4 млрд руб. в год, основные бенефициары – «Модум-Транс» (45% от этой суммы), СУЭК (28%), Федеральная грузовая компания и Первая грузовая компания (11% и 7,5% соответственно). Для сокращения дефицита инвестпрограммы ОАО РЖД предлагало либо отменить эти преференции, либо заменить скидками в грузе пробеге (см. “Ъ” от 18 сентября и 27 октября).

Эффект, дающий право на «инновационные» скидки, подтверждается по методике Минтранса. Она предписывает в том числе проведение испытаний как нового, так и изношенного вагона. Как сообщается в письме, пробег в изношенном состоянии должен составлять не менее 250 тыс. км. «При сегодняшних условиях эксплуатации данный пробег может быть достигнут только в течение трех-четырёх лет», – говорится в письме. В этой связи ОАО РЖД «считает возможным провести исследования по моделированию

износов основных составных частей грузовых вагонов в эксплуатации и получению износов ходовых частей искусственным способом».

В «Алтайвагоне» “Ъ” пояснили, что приветствуют позицию ОАО РЖД и выступают за выравнивание условий конкуренции между инновационными тележками. Текущие требования замедляют получение конкурентных рыночных условий для производства новых инновационных моделей вагона на пять-шесть лет, поясняют на предприятии. Там также замечают, что прежде никто из производителей не проводил свои вагоны через полный цикл натуральных испытаний и они получили льготные тарифные схемы на основании математических расчетов и взаимозачетов. На тот момент это было правильным решением, говорят на предприятии, так как последующая их эксплуатация подтвердила эти расчеты.

В ОАО РЖД и Объединении вагоностроителей комментариев не дали. **В Минтрансе на вопрос “Ъ”, считают ли там замену натуральных испытаний смоделированными релевантной, ответили, что вопрос в проработке и окончательного решения не принято.**

Опыт эксплуатации вагонов на тележках 18–9800 выпуска «Алтайвагона» полностью отсутствует, что не позволяет сравнить их показатели надежности, статистику отцепок с тележкой 18–100, говорит источник “Ъ” на рынке. Требования по наличию у вагонов реального эксплуатационного пробега 250 тыс. км без замены колесных пар позволяют учесть статистические отклонения в их техническом состоянии, образовавшиеся в результате естественных различий по допускам в изготовлении, условиям эксплуатации и характеру износов, чего современные возможности моделирования сделать не позволяют, отмечает собеседник “Ъ”. По словам другого собеседника “Ъ”, ВНИИЖТ, на компетенцию которого ссылается ОАО РЖД в письме, не обеспечен ни кадровыми, ни техническими возможностями для проведения моделирования такого качества.

<https://www.kommersant.ru/doc/4593081>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.11.30; «FESCO – ОЧЕНЬ ИНТЕРЕСНЫЙ АКТИВ, НО ПЕРЕГОВОРОВ НЕТ»; ГЛАВА ГК «ДЕЛО» СЕРГЕЙ ШИШКАРЕВ О ДИСКУССИЯХ С ОАО РЖД И НОВЫХ СДЕЛКАХ

На днях исполнился год с момента аукциона по продаже ОАО РЖД контрольного пакета «Трансконтейнера». Его приобрела ГК «Дело» за 60,3 млрд руб., которая потом консолидировала и остальные акции оператора. О том, что за год произошло с «Трансконтейнером», как дальше будет развиваться группа, ее взаимодействии с FESCO и ОАО РЖД, а также об актуальных проблемах рынка железнодорожных контейнерных перевозок “Ъ” рассказал **глава ГК «Дело» Сергей Шишкарев.**

– Год назад вы купили «Трансконтейнер». Как сейчас работает компания?

– Для меня 27 ноября 2019 года, да и весь период подготовки к аукциону, было очень эмоциональным. В течение 2020 года группа консолидировала 100% акций «Трансконтейнера». Сложный для всех год стал для нас еще и годом интеграции «Трансконтейнера» в группу «Дело», выстраивания слаженной управленческой команды и совместной с нашими партнерами ГК «Росатом» проработки среднесрочной стратегии развития группы. Мы хотим максимально сохранить существующие успешные наработки «Трансконтейнера» и других активов и добавить новые. ГК «Дело» разработала и скоро представит свою стратегию, которая обобщает все наиболее перспективные пути нашего развития, цели и задачи.

– Намерена ли ГК «Дело» покупать FESCO – целиком или долю?

– Вопрос ожидаем, думаю, он один из главных для вас в нашем интервью. В последние два месяца все бизнес-сообщество с беспокойством наблюдает за корпоративным конфликтом внутри и вокруг FESCO. Причины волнения понятны – один из самых крупных контейнерных операторов России мог быть разрушен центробежной силой

конфликта, это привело бы к серьезной турбулентности на рынке. И я очень рад, что острую фазу, особенно во Владивостокском морском торговом порту (ВМТП), удалось преодолеть. Конечно, FESCO еще долго будут оправляться от всего произошедшего, и я желаю коллегам побыстрее вернуться в нормальное русло, к плодотворной работе.

Я неоднократно и ранее говорил и сейчас от своих слов не отказываюсь: FESCO – очень интересный актив для ГК, что очевидно даже человеку, далекому от бизнеса контейнерных перевозок. Но на сегодняшний день никаких переговоров по этому поводу группой не ведется. Кроме того, есть масса других интересных активов для нас как в стивидорном бизнесе, так и в 3PL-перевозках.

– Имеет ли ГК «Дело» какое-либо отношение к управлению ВМТП, соглашение о котором FESCO подписало с «Росатомом»?

– Нет, группа никакого отношения к управлению ВМТП не имеет. «Росатом» – огромный конгломерат. И хотя в нашем капитале он владеет 30% акций головной компании ГК «Дело» – УК «Дело», это совсем не означает, что все решения менеджмента «Росатома» автоматически проецируются на нас. «Росатом» выполняет свою государственную задачу – развитие Северного морского пути. Если посмотреть с этой точки зрения на географию, то решение взять в управление ВМТП становится очевидным и понятным.

– Как в целом у вас складываются отношения с ОАО РЖД?

– После покупки «Трансконтейнера» вопрос взаимодействия с ОАО РЖД был и остается крайне важным и деликатным. В процессе подготовки сделки мы очень подробно оговаривали все ее условия, включая морально-этическую сторону дальнейшей совместной деятельности. Считаю, что на сегодняшний день с ОАО РЖД у нас выстроены нормальные рабочие отношения.

Вместе с тем в течение года мы дискутировали с железнодорожниками по ряду спорных и не совсем приятных для нас вопросов, включая возобновление перевозки контейнеров в полувагонах, тарифную политику, допуск «Трансконтейнера» к казахстанскому транзиту и, наконец, создание ОАО РЖД прямого конкурента «Трансконтейнера». По некоторым проблемам достигнута определенная ясность, другие до сих пор находятся в стадии проработки или отложены.

– ОАО РЖД предлагает в перспективе доиндексировать тарифы на перевозку контейнеров на 4%. Как вы относитесь к этой инициативе?

– Вопрос волнует всех операторов контейнерного рынка России. Тема обсуждается давно, все стороны приводят аргументы за и против. Правительство РФ внимательно прислушалось ко всем, и повышения тарифов в следующем году не будет.

Безусловно, любая хозяйственная деятельность должна быть рентабельной, независимо от формы собственности ее субъектов и средств производства. И здесь я, как никто, понимаю наших друзей и партнеров из ОАО РЖД. Индексация тарифов, связанная с инфляцией, является хоть и неприятным, но объективным обстоятельством.

Введение льготных тарифов – это решение государства (а ОАО РЖД – государственная компания), направленное на развитие контейнеризации в нашей стране, своего рода цена, уплаченная за развитие и прогресс.

За последние 50 лет перевозки контейнерных грузов росли темпами 11% в год, являясь драйвером мировой торговли и мирового экономического развития. Наша страна также не является исключением – в последние годы темпы роста этого вида грузоперевозок превышали 10%. Но Россия пока отстает по этому показателю от других развитых стран (например, в ЕС он составляет от 18% до 40%).

Если проанализировать информацию о росте контейнерных перевозок в России, то можно увидеть, что их более или менее устойчивый рост (до 0,6 млн TEU в год) начался только с 2016 года. При этом с 2005 по 2015 год, за десять лет, рост составил 1,23 млн TEU, с 1,72 млн до 2,96 млн, а с 2016-го по 2019-й, всего за два года, – более 1,7 млн TEU, с 3,26 млн до более 5 млн.

По нашему мнению, налицо накопительный эффект этой экономической меры, когда операторы наконец смогли выйти на рентабельность, нарастить парк вагонов и контейнеров, сбалансировать тарифы, войти в то состояние, которое называется стабильностью. Эту стабильность нужно поддержать, вывести на плато, понять, что костыли можно убрать.

– Предлагаемая индексация невелика, вы действительно опасаетесь сильного негативного эффекта?

– Подъем тарифов на контейнерные перевозки в 2017 году, как говорят наши партнеры из ОАО РЖД, не сказался отрицательно на росте этого вида перевозок. В цифровом выражении с этим можно согласиться, но как оценить, насколько это решение притормозило развитие контейнеризации на перспективу? Такое же отношение к предложению ОАО РЖД индексировать тарифы на контейнерные перевозки у нас сложилось и в этом году. По сути, не убедившись в устойчивости системы, этим шагом мы могли бы если не подорвать, то заметно замедлить темпы роста отрасли, который и так отстает от установленного государством – например, Транспортной стратегией на период до 2030 года.

Еще один важный фактор – повышение тарифов на контейнерные перевозки вызовет перенос значительной части грузовой базы с контейнерных на автомобильные и морские перевозки и сделает перевозку груза контейнерами нерентабельной. Рост доли автомобильных перевозок создаст целый ряд рисков: увеличение доли игроков в сером секторе и уход от налоговых платежей, разрушение автомобильных дорог, вопросы безопасности движения, медицинские риски, в частности во время эпидемиологических трудностей, и экологические риски – увеличенный выброс CO₂.

Весьма вероятно и переключение транзитных перевозок на традиционные маршруты deep sea – морской путь из Азии в Европу и обратно через Суэцкий канал или мыс Доброй Надежды. В настоящее время ставки на перевозку контейнеров морем сохраняются на высоком уровне, что объясняется значительным сокращением морскими линиями частоты отправки судов в связи с падением спроса в период пандемии COVID-19. Однако уже к концу года ожидается возобновление части рейсов, что вызовет падение ставок и рост привлекательности морских маршрутов для азиатских грузоотправителей.

ОАО РЖД ранее говорило, что компания совместно с клиентами намерена провести масштабный пересмотр всей ценовой политики, приведя ее в соответствие с потребностями экономики и возможностями инфраструктуры. Мы готовы участвовать в этой работе и предоставить свои предложения.

– Считаете ли вы вероятным, что ОАО РЖД действительно создаст собственный аналог «Трансконтейнера»? Как это повлияет на ваш бизнес?

– Полагаю, что время уже ответило на этот вопрос – в ноябре 2020 года зарегистрировано АО «РЖД Бизнес Актив». Исходя из заявленных целей его создания это и есть прямой конкурент «Трансконтейнера».

Группа считает ОАО РЖД стратегическим партнером и дорожит долгосрочными партнерскими взаимоотношениями, о чем свидетельствует подписание упомянутого соглашения. Поэтому создание нового игрока мы восприняли с большой озабоченностью. И дело не только в потенциальной потере доли рынка и, соответственно, прибыли. Как представляется, такой шаг менее чем через год после приватизации «Трансконтейнера» нарушает дух договоренностей, которые обсуждались на этапе подготовки и проведения конкурса по продаже его контрольного пакета, включая неизменность базовых условий рынка контейнерных перевозок в среднесрочной перспективе. Кроме того, он может дать негативный сигнал участникам рынка, включая иностранных инвесторов, которые потенциально хотели бы участвовать в приватизации государственной собственности под гарантии государства. В нашем случае, как вы понимаете, эти гарантии слегка размылись.

Как представляется, создание ОАО РЖД полноценного контейнерного оператора практически неизбежно приведет к монополизации рынка контейнерных перевозок (особенно с учетом доли в нем ОТЛК ЕРА и Федеральной грузовой компании), исчезновению мелких и средних игроков, работающих здесь. К тому же, по уже появляющейся в открытых источниках информации, новый оператор может получить от ОАО РЖД льготы на ремонт и приоритетный проезд по сети, что неизбежно нарушит принцип конкурентного ценообразования.

Одной из причин, по которым ОАО РЖД предлагало точечно повысить тарифы на контейнерные перевозки в 2021 году на 4,75%, называлась нехватка средств для реализации его инвестиционной программы. При этом параллельно железнодорожники вкладывают средства, пусть и с привлечением частного инвестора, в создание нового рыночного игрока в сегменте с высокой конкуренцией, где возврат вложенного и получение прибыли могут быть достаточно растянуты во времени (если, конечно, искусственно не создавать препятствия конкурентам).

Мы как контейнерный оператор считаем, что этот сектор и так достаточно конкурентен, а роль ОАО РЖД гораздо важнее в вопросах, где участие государства критически необходимо. В первую очередь речь идет о развитии железнодорожной инфраструктуры, которая не вполне справляется с растущими потребностями национальной экономики в быстрой и качественной логистике. Ряд вопросов вызывают у нас организационные и юридические составляющие действий по созданию нового оператора. Но сегодня об этом еще рано говорить.

– Насколько опасным для бизнеса «Трансконтейнера» видится разрешение перевозки контейнеров в полувагонах?

– «Опасным», наверное, не совсем верное определение. Как я уже сказал ранее, при приватизации «Трансконтейнера», с ОАО РЖД достигнуты договоренности о неизменности базовых условий работы рынка контейнерных перевозок на ближайшие три года. Исходя именно из этих условий, группа согласилась на тот размер обязательного платежа, который зафиксирован в договоре с ОАО РЖД. Точный размер назвать не могу, но речь идет о десятках миллиардов рублей. Расчеты наших специалистов показывают, что при задействовании в перевозках контейнеров даже 10% простаивающего парка полувагонов потери «Трансконтейнера» приведут к уменьшению этого платежа на несколько миллиардов рублей.

По нашему мнению, ОАО РЖД не только может потерять часть оговоренного платежа, но и мало что выгадает от заявленного железнодорожниками уменьшения порожних пробегов по системе – они не уменьшатся, поскольку место полувагонов займут контейнерные операторы.

Вопрос с полувагонами неоднократно обсуждался на всех уровнях, включая правительство РФ, но, к сожалению, на сегодняшний день остается замороженным.

А что касается опасности, то стоит вспомнить предысторию этого вопроса: местные технические условия, допускающие такие перевозки, были отменены с 1 декабря 2014 года именно по причине несоответствия нормам безопасности, предусмотренным Уставом железнодорожного транспорта РФ и другими отраслевыми документами. Поэтому опасными такие перевозки были не для нашего бизнеса, а для железнодорожной отрасли на основных активных маршрутах.

Однако и здесь мы проявили гибкость, понимая, что в огромной России есть масса медвежьих углов, неинтересных для крупных контейнерных операторов, без необходимой специальной инфраструктуры. Но там живут наши люди, и им требуется возить грузы. Поэтому мы согласны, что при условии обеспечения безопасности подвижного состава, тары и грузов возможна перевозка контейнеров в полувагонах с дальних внутренних станций, где нет соответствующего оборудования, до узловых станций для перегруза на платформы. При этом полувагоны с контейнерами не должны вставать в регулярные

контейнерные поезда, а также не участвовать в экспорте-импорте, не подаваться в порты, на пограничные переходы и на терминалы «Трансконтейнера».

– Есть ли необходимость в увеличении субсидирования контейнерного транзита?

– Идею субсидировать железнодорожный контейнерный транзит через территорию России я высказал на совещании у президента Владимира Путина 7 мая. Тогда мы говорили о том, что такое субсидирование, по нашим расчетам, позволило бы дополнительно провезти 200–250 тыс. TEU транзита через территорию России, забрав их с морских маршрутов.

После долгих межведомственных согласований было подписано бессрочное постановление правительства РФ о субсидировании для ОАО РЖД пониженного тарифа на транзит с Востока на Запад. Однако его объем в 2020 году является незначительным – порядка 400 млн руб., что соответствует субсидированию примерно 6,5–7 тыс. 40-футовых контейнеров.

Мы считаем, что эту сумму в следующем году необходимо увеличить как минимум в десять раз, до 4 млрд руб., что позволило бы дополнительно провезти более 60 тыс. контейнеров через территорию России. В противном случае это не даст рынку и клиентам почувствовать устойчивость и надежность этого канала транзита и переориентировать их на российский маршрут. Мы обсуждали с господином Белозеровым этот вопрос, ОАО РЖД в принципе разделяет эту позицию.

В настоящее время **Минтранс** прорабатывает вопрос о выделении субсидии на 2021 год, ее потенциальные размеры нам пока неизвестны.

– Как складываются у ГК «Дело» отношения с «Росатомом»? Есть ли подвижки в области создания национального контейнерного оператора?

– Весь прошедший год мы последовательно развивали партнерские отношения с «Росатомом». Естественно, работа шла преимущественно в организационном ключе, поскольку вхождение в наш капитал такого солидного госхолдинга произошло впервые в истории группы. Необходимо было наметить стратегические направления совместной работы. Именно поэтому «Росатом» активно включился в разработку стратегии группы. Как я уже говорил, стратегия находится на финальном этапе согласования, после ее утверждения советом директоров ГК она будет официально представлена СМИ.

Тем не менее уже сегодня наметились первые контуры интегрированного с «Росатомом» глобального транспортно-логистического блока. Об этом может свидетельствовать успешно развивающееся сотрудничество между российским атомным холдингом и группой «Рускон», которая достойно справляется с новой для себя проектной логистикой – доставкой части изделий, включая негабаритные, для строящихся за рубежом АЭС. В дальнейшем мы рассчитываем на логистическую обработку всех грузов, доставляемых для строительства «Росатомом» собственных атомных станций (кроме ядерного топлива), и здесь я вижу значительный потенциал для проявления синергии в звене «Росатом» – группа «Рускон» – «Трансконтейнер» – стивидорные активы группы.

– Как идет реконструкция зернового причала КСК? Завершится ли она в следующем году?

– Реконструкция, а точнее, создание нового глубоководного зернового причала КСК является важнейшей частью нашего инвестиционного проекта в Новороссийске, сопоставимой с открытым в прошлом году глубоководным причалом контейнерного терминала НУТЭП. Чем быстрее он заработает, тем быстрее капиталовложения начнут окупаться. На сегодняшний день строительство зернового причала осуществляется в графике, и мы собираемся торжественно открыть его в июле 2021 года.

– Планирует ли ГК «Дело» продавать свою долю в КСК? В целом планируется ли продажа или репрофилирование каких-либо активов?

– Как и новый контейнерный причал НУТЭП, строящийся зерновой причал КСК станет уникальным, единственным такого уровня в Азово-Черноморском регионе, и, безусловно, такой актив вызывает интерес у разных участников рынка. Мы регулярно получаем

разные предложения и обсуждаем их, однако говорить о конкретных сделках преждевременно.

Что касается заметных репрофилирований, могу выделить передачу функций железнодорожного контейнерного оператора от группы «Рускон» в «Трансконтейнер». Такие действия закономерны и в плане избавления от внутренней конкуренции между холдингами, и в плане наращивания эффекта синергии. Сейчас группа «Рускон» специализируется на проектной логистике, экспедировании и пробует себя в качестве 3PL-оператора сборных грузов с передачей партнерских функций местным операторам.

Кроме того, совместно с партнерами из Maersk APM Terminals мы рассматриваем вариант репрофилирования одного из универсальных терминалов Global Ports под более узкую специализацию («Моби Дик»).

– Что будет с «Русконом»? Останется ли он отдельным юрлицом?

– Да, «Рускон» останется одним из наших самостоятельных холдингов. Как вы поняли из интервью, мы возлагаем на этот актив большие надежды.

– В прошлом году вы не исключали возможность строительства флота и входа в судоходный бизнес. Сохраняются ли на сегодня эти планы, или это вы говорили в контексте проекта по созданию национального контейнерного оператора?

– Мы всегда рассматриваем все возможности для расширения бизнеса. И создание собственной судоходной контейнерной линии не выходит за рамки потенциальных возможностей группы, в том числе в перспективе формирования национального контейнерного оператора. Понятно, что на сегодняшний день свои коррективы внесли и пандемия, и усилия, приложенные нами для интеграции «Трансконтейнера» в систему активов группы. Сейчас мы, что называется, в тонусе. А принятие столь ответственных решений, как создание собственной судоходной линии, требует холодной головы и четкого расчета. Обязательно вернемся к рассмотрению этого вопроса, когда ситуация стабилизируется.

– Завершены ли кадровые перестановки в ГК «Дело»?

– Сегодня могу сказать, да, завершены. 27 ноября мы ввели в совет директоров «Трансконтейнера» троих новых участников, и это стало последним крупным кадровым решением по руководству в группе после прошлогоднего расширения активов. Весь следующий год мы намерены трудиться сложившейся на сегодняшний день командой управленцев.

– Каковы результаты деятельности ГК «Дело» в этом году?

– Несмотря на пандемию коронавируса и общее падение мировой экономики, основные активы группы показали устойчивый рост. За десять месяцев контейнерный терминал «ДелоПорты» увеличил перевалку на 32% по сравнению с падением на 1% средней перевалки по рынку, контейнерооборот морских терминалов GlobalPorts вырос на 7,1%. Перевалка зернового терминала «ДелоПорты» за десять месяцев выросла на 38% при общем рыночном росте 26%. «Трансконтейнер» за текущий период сохранил долю железнодорожных контейнерных перевозок на российском рынке на уровне около 40%. И хоть есть объективные рыночные факторы, как органический рост контейнерного рынка, наверное, все же что-то мы делаем правильно.

Интервью взяли Наталья Скорлыгина и Анастасия Веденева

<https://www.kommersant.ru/doc/4592443>

ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.11.30; ВСТАЮТ НА РЕЛЬСЫ: В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ ВОЗРОДИТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КРУИЗЫ; ПУТЕШЕСТВИЯ НА ПОЕЗДЕ ПОМОГУТ ТУРИСТАМ ЗАНОВО ОТКРЫТЬ СВОЮ СТРАНУ, ПОКА ГРАНИЦЫ ЗАКРЫТЫ

COVID-19 закрыл для туристов большинство некогда любимых стран. Однако желание путешествовать не пропало: нынешней зимой отправиться в поездку, по данным

Российского союза туристической индустрии, планирует как минимум половина наших сограждан. Это подтверждают и опросы турсервисов: согласно их результатам, большая часть клиентов собирается путешествовать по России. Внутренний, в том числе железнодорожный, туризм в современных условиях набирает популярность, подчеркивают и в АО «Федеральная пассажирская компания». Дальние путешествия на поездах станут востребованными в случае закрепления понятия «железнодорожный туризм» на законодательном уровне, считают опрошенные «Известиями» представители отрасли и эксперты. По их мнению, в будущем это даст регионам импульс к развитию, а гражданам – возможность лучше узнать страну.

Не выезжая за пределы

Государство планирует активно развивать туризм внутри страны, и РЖД вносит свой вклад, стремясь создать комфортные условия для путешественников. Холдинг активно взаимодействует с Ростуризмом, органами власти и туроператорами. Представители всего пассажирского блока компании приняли участие в подготовке предложений по развитию туризма.

В условиях действующих ограничений россияне стали чаще выбирать поездки по стране, отметили в ФПК, входящей в железнодорожный холдинг. Пандемия снизила популярность организованных пакетных туров – сейчас наблюдается рост индивидуального туризма и самостоятельных онлайн-бронирований.

О желании россиян путешествовать свидетельствуют и данные недавнего опроса онлайн-сервиса организации путешествий OneTwoTrip. В поездку зимой планирует отправиться половина опрошенных клиентов, из них 51% поедет по России, 31% собирается за границу и 18% еще не определились с направлением.

Перспективными направлениями в АО «ФПК» считают проекты развития железнодорожного туризма в регионах, чартерных перевозок, повышение привлекательности поездок для организованных групп туристов и разработку концепции железнодорожных круизов, в которой поезд будет выступать как альтернатива отелю.

– Основная наша задача – возродить железнодорожный туризм. Благодаря широкой маршрутной сети мы можем перевозить индивидуальных путешественников и большие организованные группы в самые отдаленные уголки нашей страны. Мы можем предоставить питание, душевые комнаты. И наш сервис по комфорту не будет уступать некоторым отелям. У железнодорожного транспорта много преимуществ, и их нужно использовать максимально, – уверен генеральный директор АО «ФПК» Владимир Пястолов.

Медленно, но верно

Интерес к медленным поездкам во всем мире возвращается из-за усталости от быстрого темпа жизни. Именно поэтому дальние путешествия по железной дороге востребованы в том числе и в нашей стране.

По мнению руководителя комиссии по железнодорожным перевозкам регионального совета Российского союза туристической индустрии Сусанны Старцевой, путешествия на поездах способны увеличить поток внутреннего и въездного туризма, что станет стимулом для развития территорий, а граждане России осознают масштаб своей страны, познакомятся с разными культурами и традициями. Однако для развития этого направления необходимо законодательно утвердить само понятие «железнодорожный круиз».

– Сегодня к туристическим поездкам предъявляются те же требования, что и к обычным пассажирским. Это, на наш взгляд, ограничивает возможности бизнеса в эксплуатации поездов именно в целях туризма. Турсообщество сейчас работает над этим совместно с ФПК, – рассказала Сусанна Старцева.

Компания готова взаимодействовать с региональными туристическими организациями, подтверждают и в самой ФПК, тем более в ее активе уже есть ряд успешно реализованных схожих проектов.

Познавательльно и безопасно

Железнодорожным транспортом пользуются около трети путешествующих по России, причем востребованы как бюджетные туры в плацкартных вагонах (особенно среди молодых туристов), так и комфортабельные поезда, сообщил «Известиям» вице-президент Российского союза туристической индустрии Юрий Барзыкин. По его оценке, к таким поездкам сегодня готова половина от общего числа жителей страны.

– Уровень комфорта в плацкартном вагоне сейчас гораздо выше, чем раньше. В этом недавно я убедился сам, проехав в плацкарте, – отметил он. – На железной дороге обновляется подвижной состав, поступают новые вагоны, а преимущество путешествий поездом очевидно. Конечно, авиасообщение – это быстро. Но не все переносят самолеты. Кроме того, у путешествующих поездом экскурсия начинается с посадки в вагон – перед ними открывается вся страна.

Важную роль в процессе развития железнодорожного туризма играет и обновление подвижного состава. С начала 2019 года АО «ФПК» обновило порядка 2 тыс. вагонов, из которых свыше 1 тыс. было получено в рамках долгосрочного контракта с ОАО «ТВЗ», что составляет примерно 30% от общего объема поставки по договору (3,7 тыс. до 2025 года).

Загрузку железной дороге в зимнее время обеспечат праздники – Рождество и Новый год, считает Юрий Барзыкин. По его оценке, прежде всего будут востребованы Краснодарский край и «Роза Хутор», а также традиционный новогодний маршрут в Великий Устюг в гости к Деду Морозу.

– В весенние каникулы и майские праздники в приоритете будут Кавминводы, Северный Кавказ, Черноморское побережье Краснодарского края, а также Санкт-Петербург и короткие маршруты между городами России на четыре-пять дней. Летом, конечно, основные потоки устремятся к югу, – прогнозирует эксперт.

Востребованность перевозок на поездах будет нарастать, и железной дороге нужно к этому быть готовой, отметил он.

На небольшое – до 1 тыс. км – расстояние ездить поездом удобнее и комфортнее, уверен председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков. По его мнению, в России необходимо возродить железнодорожные круизы, популярные в Советском Союзе 40 лет назад.

– Путешественники проводили в поезде несколько недель и за это время охватывали всю страну – с севера на юг и обратно. Сейчас есть туристические поезда, но пока это короткие дневные маршруты. Например, в прошлом году запустили поезд «Рускеала» на паровозной тяге между станцией Сортавала и горным парком «Рускеала», в этом году – поезд «Сочи» сообщением Туапсе – Гагра, – напомнил Кирилл Янков.

Если «рускеальский экспресс» позволяет окунуться в атмосферу начала прошлого века, то «Сочи» возвращает путешественников в Советский Союз. Вагоны стилизованы под поезда 1970-х годов, но при этом оснащены современным оборудованием. А пассажиры могут заказать экскурсии прямо у проводника и продолжить путешествие на автобусе, как только поезд прибудет в Гагру. Также в РЖД разрабатывают новые маршруты и туристические сервисы.

В новогодние праздники холдинг «РЖД» назначает ряд специальных поездов, которые наверняка будут пользоваться популярностью у туристов. Это и новый двухэтажный поезд Санкт-Петербург – Ярославль, и «Горнолыжная стрела» из Москвы в Апатиты. «Льжные стрелы» также свяжут Ростов-на-Дону и «Розу Хутор». Для детей назначаются поезда к Дедушке Морозу в Великий Устюг. Любители «исторических путешествий» смогут совершить поездку на знаменитом «рускеальском экспрессе» в Чудово и Великий Новгород. Все поездки будут проходить с соблюдением мер эпидемической безопасности. Помогает железнодорожникам развивать туристические проекты и программа Ростуризма по туристическому кешбэку, когда часть стоимости за туристические поездки,

оплаченные картой «Мир», возвращается государством. Условия программы дают жителям нашей страны более широкий выбор и возможности для получения компенсации за отдых и путешествия по России, считает генеральный директор ООО «РЖД Тур» Олег Каверин.

– Важно, что пакетные туры, в которые входит ночевка в поезде, также принимают участие в программе, и туристы после их приобретения получают возврат до 20 тыс. рублей. Всего за второй этап проведения программы Ростуризма нам поступило около 500 заявок от клиентов, и свыше половины из них уже получили возврат части стоимости тура, – сообщил Олег Каверин.

При этом многие железнодорожные направления имеют огромный потенциал, считает собеседник «Известий» Кирилл Янков.

– Например, прямой маршрут Москва – Углич может быть очень популярным у пассажиров. Всего 220 км от столицы. А таких интересных городков в пределах одной ночи или нескольких часов от столицы много, – отметил Кирилл Янков.

Кроме того, в условиях пандемии поезд безопаснее самолета, напомнил он.

– В поезде просторнее, на одного человека здесь приходится больше квадратных метров, чем в самолете, лучше обеспечивается вентиляция, – пояснил эксперт.

<https://iz.ru/1093585/iuliia-romanova/vstaiut-na-relsy-v-rossii-planiruiut-vozrodit-zheleznodorozhnye-kruizy>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.11.30; ЗАПУСТЯТ СЕРИЮ: ОАК ПОЛУЧИТ ПЕРВЫЙ ЗАКАЗ НА САМОЛЕТЫ ИЛ-114-300; ТРИ ВОЗДУШНЫХ СУДНА ЭТОГО ТИПА ПОКУПАЕТ ГТЛК

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) закажет первую серию из трех перспективных российских самолетов Ил-114-300, следует из документов тендера, с которыми ознакомились «Известия». Контракт с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК, входит в «Ростех») станет первым заказом на воздушные суда этого типа. Сейчас готов только один самолет Ил-114-300, он проходит подготовку к летным испытаниям и пока не получил сертификат типа. Первый серийный экземпляр заказчик ожидает в 2023 году. Самолет будет востребован, хоть в полной мере и не заменит советский Ан-24, считают эксперты. Ключевым фактором окупаемости проекта станет его послепродажное обслуживание, традиционно являющееся ахиллесовой пятой российского авиапрома, говорят специалисты.

В первой серии

ГТЛК закажет три воздушных судна Ил-114-300 по цене 1,44 млрд рублей за самолет. Общая стоимость контракта составит 4,3 млрд рублей, следует из документов тендера, с которыми ознакомились «Известия». Государственная транспортная лизинговая компания рассчитывает получить самолеты в 2023 году.

Самолеты закупают в рамках программы по развитию лизинга отечественных воздушных судов с государственным софинансированием, сказали «Известиям» в ГТЛК. Для компании это первый контракт на самолеты данного типа.

– Самолеты Ил-114-300 – будущее отечественного регионального воздушного флота. Модернизация существующего регионального авиапарка – важная государственная задача, для решения которой применяется в том числе механизм некоммерческого лизинга ГТЛК, – сказали в лизинговой компании.

Называть конкретных эксплуатантов самолета преждевременно, считают в ГТЛК. Но интерес со стороны авиакомпаний есть, а лизингополучатели окончательно не определены, добавили там.

Интерес в мягкой форме

Региональный турбовинтовой самолет Ил-114-300 разработан конструкторским бюро ПАО «Ил» (входит в ОАК). Он предназначен для региональных перевозок, в том числе в

труднодоступных районах Севера, Сибири и Дальнего Востока. Максимальная коммерческая нагрузка самолета составит 6,8 т, крейсерская скорость – 500 км/ч, дальность полета с максимальной коммерческой нагрузкой – 1,5 тыс. км. Серийную сборку проведут на авиационном заводе им. П.А. Воронина в подмосковных Луховицах, который сегодня собирает истребители семейства «МиГ». В кооперации также участвуют ПАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество», ульяновское АО «Авиастар-СП», Нижегородский авиастроительный завод «Сокол», входящие в ОАК.

Сейчас самолет проходит процедуру сертификации, сказали «Известиям» в ОАК.

– Воздушное судно создается на базе сертифицированного пассажирского самолета Ил-114. На Ил-114-300 установлены новые модернизированные системы и оборудование, новый двигатель. В 2022 году планируется получить дополнение к базовому сертификату типа на самолет. Сейчас он проходит цикл аэродромных отработок, идет подготовка к летным испытаниям, – сказали в корпорации.

ОАК также ведет переговоры с потенциальными заказчиками самолета – как с авиакомпаниями, так и с лизингодателями. На сегодня подписаны «мягкие» соглашения с несколькими авиакомпаниями дальневосточного региона, названия которых в ОАК не раскрывают.

На вопрос «Известий», возможно ли снижение цены воздушного судна после запуска серийного производства, в ОАК сказали, что коммерческие условия поставки и эксплуатации – предмет обсуждения с конкретным заказчиком. Параметры зависят от потребностей эксплуатанта, к примеру, компоновки салона, пакета сервисных и финансовых условий.

Интерес к Ил-114-300 проявляют авиакомпании Красноярского края, Камчатки и Якутии, говорит источник «Известий», знакомый с ходом переговоров. В частной авиакомпании «Сибирская легкая авиация» («СиЛа», базируется в Магадане) сказали, что не заинтересованы в эксплуатации Ил-114-300. Остальные региональные авиаперевозчики, опрошенные «Известиями», не ответили на запросы.

За неимением альтернатив

Новый российский самолет будет востребован, и стартовые заказчики на него будут найдены, но прогнозировать объемы заказов сегодня невозможно, сказал главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов. Самолет будут использовать в основном на субсидируемых государством региональных маршрутах, и власти могут устанавливать условия, по которым приоритет при распределении субсидий будут получать эксплуатанты российской техники, отметил эксперт. Это простимулирует интерес авиакомпаний к Ил-114-300.

На рынке самолет будет конкурировать с зарубежными ATR-72, Bombardier Q-400 и воздушными судами китайского производства, считает Федор Борисов. Но Ил-114-300 в полной мере не заменит Ан-24 и Ан-26, так как сможет работать не на всех аэродромах с грунтовым покрытием. При этом сегодня в мире не производят самолет, который смог бы полностью заменить эти советские воздушные суда. Для решения проблемы властям придется модернизировать региональную сеть аэродромов на отдаленных территориях, полагает эксперт.

Несмотря на продление срока эксплуатации самолетов Ан-24 до 60 лет, им требуется замена, отметил исполнительный директор «АвиаПорта» Олег Пантелеев.

– Самолеты Ан-24 можно продолжать безопасно эксплуатировать до 2030-х годов. Но расходы на их обслуживание и ремонт постоянно растут, всё сложнее ситуация с летным составом, – говорит эксперт.

Ил-114-300 рассчитан на эксплуатацию с аэродромов с грунтовым покрытием, но существуют ограничения как по плотности грунта, так и по состоянию взлетных полос, сказал специалист. Конструктивная особенность лайнера – низкорасположенное крыло. При посадке на галечные полосы есть риск повредить пропеллер. При включении реверса

неизбежно попадание в двигатель большого количества пыли и песка, что чревато преждевременным выходом двигателя из эксплуатации, пояснил Олег Пантелеев.

Аналога самолетов Ан-24 и Ан-26 с точки зрения взлетно-посадочных характеристик, кресельной емкости и дальности полета в России не производится. Между тем в регионах с развитой аэродромной сетью Ил-114-300 будет востребован, отмечает он. Помимо лизинговой схемы, реализуемой при поддержке из федерального бюджета, стимулировать сбыт Ил-114-300 могли бы и региональные власти, которые могут приобретать самолеты на кэптивнине компании и передавать их региональным авиаперевозчикам на льготных условиях, считает Олег Пантелеев.

<https://iz.ru/1092866/german-kostrinskii/zapustiat-seriiu-oak-poluchit-pervyi-zakaz-na-samolety-il-114-300>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.11.29; ЕЗДА В НЕЗНАЕМОЕ: АВТОТУРИЗМ ПО РОССИИ ОБСУДЯТ В ГОСДУМЕ; НОВЫЙ ЗАКОН ПОМОЖЕТ РАЗВИТИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В Государственную думу внесен на обсуждение проект закона о правовом регулировании автомобильного туризма. В случае принятия документа на популярных трассах появятся больше отелей, кемпингов и кафе. Причем все они будут работать по четко установленным стандартам. В подробностях разбирались «Известия».

Кемпинги по нормативу

Законопроект был подготовлен заместителем председателя комитета Государственной думы по физической культуре, спорту, туризму и делам молодежи Сергеем Кривоносовым («Единая Россия»). Также в разработке документа принимали участие общественные организации и Ростуризм.

Новый закон будет регламентировать строительство и работу придорожных гостиниц, кемпингов, кафе и других объектов инфраструктуры. Кроме того, документ вводит в законодательство новые понятия: автомобильный туризм, караванинг.

По словам Кривоносова, сейчас нормативные требования к размещению мотелей и кемпингов на популярных туристических трассах М-10 «Россия» и М-4 «Дон» составляют одну единицу на 150 км.

«Указанные показатели, очевидно, нуждаются в изменении. Мы хотим предложить проект «Автотурист – дорога на Юг». Это позволит семи регионам нашей страны – Москве, Московской, Тульской, Воронежской, Липецкой, Ростовской областям и Краснодарскому краю – объединить усилия, чтобы создать единые условия для создания комплекса из 40 новых кемпингов, придорожных сервисов. И чтобы путешествие, например, из Москвы в Сочи стало комфортным для наших туристов», – рассказал парламентарий.

Кривоносов также отметил, что на семью из трех-четырех человек путешествие на автомобиле выходит на 30–40% дешевле, чем на поезде или самолете. Это создает предпосылки к росту популярности автотуризма.

«Пока что инфраструктура практически не готова»

Выступая на Первом международном форуме по автотуризму в Суздале, глава комитета Госдумы по физической культуре, спорту, туризму и делам молодежи Борис Пайкин привел данные Росстата, согласно которым на автомобиле по России путешествуют более 20 млн человек, однако большинство не выезжают далее 400 км от дома.

«Такая география автомобильных путешествий обусловлена проблемами, связанными с недостаточной инфраструктурой: площадки для остановок вдоль большинства автомобильных трасс являются редкостью, а оказываемые услуги не отвечают потребностям возросшего интереса наших граждан к данному виду путешествий», – цитирует слова Пайкина пресс-служба комитета.

Зарубежные автотуристы с огромным удовольствием поедут по России, но пока мешает слабое развитие инфраструктуры и отсутствие законодательной базы, считает путешественник и член Русского географического общества Павел Садчиков.

«Человек вынужден решать сам, без помощи государства или других структур, все вопросы. Пока что инфраструктура практически не готова. Произошло огромное отставание туристической области от реалий, всё на низком уровне организации. Не то, что нужно потребителю», – прокомментировал «Известиям» Садчиков.

По его мнению, потребителю нужны кемпинги, автостоянки, соответствующий уровень сервиса, места слива грязной воды, станции технического обслуживания – специализированные, под эту категорию автомобилей.

«Во всем мире любой кемпинг устроен так: ты можешь пешком прийти даже без палатки, просто у тебя спальник и матрас. И тебе выделяют место. Оно будет стоить копейки, но вся инфраструктура кемпинга – в твоём распоряжении», – поделился опытом Садчиков.

Он отметил, что в России на 55 млн автомобилей приходится 3 млн мототуристов и только 3 тыс. автодомов-«караванов».

Автодома «на коленке»

За последние 5–7 лет путешественник и создатель автодомов «Пруссия» Владимир Соловьев проехал более миллиона километров за рулем кемперов. По его словам, это направление в России еще очень долго будет в зачаточном состоянии.

«Это долгий путь для России. Создали свои машины, но мы их будем экспортировать в Скандинавию, Канаду и на Аляску. Россияне и хотели бы купить, но денег на это у них нет. Когда появятся, тогда и караванинг будет развит в нашей стране», – поделился с «Известиями» Соловьев. Сейчас, по его словам, движение караванинга держится на «дощечечниках» – тех, кто своими руками мастерит автодома из подручных материалов.

«Что касается дорог, они стали значительно лучше, только структуры вдоль них нет. Нужно каким-то образом заставлять придорожный бизнес развивать инфраструктуру, создать возможность подзарядки автодомов и слива грязной воды и мусора. А это невыгодно до тех пор, пока не будет большого числа автотуристов, едущих на большие расстояния», – считает Соловьев.

Кроме того, еще несколько лет назад поставить автодом на учет в ГАИ было крайне сложно. Сейчас всё иначе, но, по словам Соловьева, достаточно дорого.

«Стало проще, хоть и стоит немало – 50–100 тыс. рублей. И получаешь документы на утвержденный автодом, как прочие легковые, либо автодом с перечнем всех изменений», – рассказал Соловьев.

Координатор рабочей группы по развитию автотуризма в России при экспертном совете комитета Госдумы ФС РФ по физической культуре, спорту и делам молодежи Сергей Лобарев считает, что нужно менять законодательное позиционирование автотуризма.

«Для развития автотуризма нужно его выделить отдельной строчкой в законе и считать автотуризм приоритетным видом самостоятельного туризма. Многие регионы так и заявляют: мы не можем выделять для автотуризма определенные субсидии, так как автотуризм нигде не заявлен, а у нас есть распоряжение выделять денежные средства для приоритетных видов – детский туризм, арктический, культурно-познавательный и пляжный. Если мы будем вкладывать деньги в развитие автотуризма, в Счетной палате нас обвинят в нецелевом использовании денег», – рассказал Лобарев.

Кроме того, общественные организации отправили автору законопроекта об автотуризме предложение «обкатать» семь народных маршрутов.

«Мы предложили межрегиональные народные маршруты, которые позволят отработать некоторые элементы – сертификации маршрутов, возможность создания придорожной инфраструктуры, где мы можем, даже при небольшом субсидировании, показать, что необходимо делать для развития с придорожными структурами в том или ином регионе»,

– поделился с «Известиями» Лобарев. Он рассказал, что Общенациональная ассоциация автотуризма и караванинга провела за последнее время немало экспедиций.

«В Республике Алтай на протяжении Чуйского тракта стоит всего один платный туалет. А там ежегодно проходит более 2 млн туристов», – рассказал Лобарев.

По подсчетам специалистов ассоциации, эти пилотные маршруты помогут в 4–5 раз увеличить доходную часть регионов, в 4–6 раз увеличить число ночевок и дней пребывания туристов на этих территориях. Кроме того, при должном финансировании эти маршруты могут стать всепогодными.

Регионами, где собираются развивать автотуризм, в проекте значатся Владимирская, Воронежская, Ивановская, Костромская, Ленинградская, Липецкая, Московская, Новгородская, Ростовская, Тверская, Тульская, Ярославская области и Краснодарский край.

<https://iz.ru/1093067/anastasiia-pisareva/ezda-v-neznaemoe-avtoturizm-po-rossii-obsudiat-v-gosdume>

ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.11.28; «СНАЧАЛА БУДЕТ ОЧЕНЬ ДЕШЕВО»: В РОССИИ ПОЯВИЛОСЬ ТАКСИ ИЗ КИТАЯ; НОВЫЙ АГРЕГАТОР DiDi ЗАЯВИЛ О ПЛАНАХ НА БЫСТРОЕ РАСШИРЕНИЕ БИЗНЕСА

Китайский агрегатор заказа такси из Китая DiDi вышел на российский рынок. Пассажирам сервис предлагает цены ниже, чем у конкурентов, а водителям – комиссию 9,5%. Машину можно заказать в 15 российских городах, но к выходу в Москву компания пока не готова. Эксперты считают, что новый игрок вытеснит мелких конкурентов за счет демпинга и потом повысит стоимость поездок и сборы. Какие перспективы у нового игрока и что говорят о нем таксисты, разбирались «Известия».

Что за новый агрегатор

Глобальную технологическую платформу DiDi Chuxing основала в 2012 году Alibaba Group – за это время сервис практически полностью захватил рынок такси, а также занялся продвижением услуг каршеринга. В КНР DiDi представлен более чем в 400 городах, где приложение регулярно запускают 450 млн пассажиров. В 2016-м в компанию вложила \$1 млрд корпорация Apple, тогда же DiDi полностью выкупил подразделение Uber в Китае.

Сейчас помимо Азии сервис работает в Европе, Латинской Америке и Австралии. Всего он объединил 550 млн пользователей в 14 странах, которые совершают более 50 миллионов поездок ежедневно.

В России сервис заработал 24 ноября в 15 новых городах Поволжья и Центральной России, включая Белгород, Брянск, Владимир, Ижевск, Йошкар-Олу, Курск, Липецк, Набережные Челны, Оренбург, Пензу, Рязань, Тамбов, Тверь, Тулу, Чебоксары. Ранее, в августе, DiDi запустился в Казани, а вот о работе в Москве и Санкт-Петербурге речи пока не идет.

«Мы делаем серьезную ставку на российский рынок, но пока преждевременно называть дату начала работы в Москве», – отметила в беседе с «Известиями» PR-директор DiDi в России Ирина Гуцина.

Подадут быстро

В DiDi обещают сделать поездки более доступными по сравнению с ценами основных конкурентов. Для этого сервис использует передовые технологии, включая анализ больших данных, алгоритмы прогнозирования спроса и интеллектуальной диспетчеризации, машинное обучение.

Автомобили будут подавать быстро, всего за несколько минут, говорят представители сервиса.

«Скорость подачи автомобилей, заказанных через DiDi в Казани, в среднем составляет 5 минут, варьируясь от 3 до 7 минут в зависимости от времени дня и загруженности дорог.

Этого результата мы смогли добиться всего за три месяца работы. В каждом городе мы стремимся к тому, чтобы заказ автомобиля занимал считанные минуты. Мы обеспечиваем быструю подачу благодаря нашим технологиям, включая карты с динамикой спроса в водительском приложении, и поощрениям, помогающим сбалансировать спрос и предложение в разных частях города тогда, когда это необходимо», – объяснила Гущина.

Что касается безопасности пассажиров, то в дополнение к индивидуальным обязательным страховкам водителей DiDi предоставляет коллективное страхование от несчастных случаев и происшествий для водителей и пассажиров, которое покрывает ущерб жизни и здоровью, причиненный водителем, пассажиром или третьей стороной во время поездки.

В числе особенностей сервиса – круглосуточная помощь по телефону, то есть можно позвонить оператору, а не писать жалобу в приложении.

Кнопка SOS и возможность проследить маршрут

В приложении предусмотрен ряд важных функций: сохранение конфиденциальности телефонных номеров, возможность добавлять контакты доверенных лиц для экстренной связи, возможность делиться маршрутом своей поездки с друзьями и семьей, которые смогут следить за передвижением в режиме реального времени, а также возможность отмены подобранного системой водителя/пассажира.

Также в приложении есть кнопка SOS для пассажиров и водителей, которая позволяет в экстренной ситуации связаться с правоохранительными органами и передать сведения о поездке и текущее местоположение доверенным контактным лицам.

«До начала сотрудничества все водители проходят обязательную проверку», – заверили в компании.

Без скрытых платежей

Водителям DiDi предлагает прозрачные условия сотрудничества без скрытых платежей за пользование приложением. На данный момент комиссия для водителей составляет 9,5% и включает НДС.

«Важная отличительная особенность DiDi – фокус на инновации, которые не только обеспечивают безопасность, но и повышают эффективность работы платформы. Среди них работа с большими данными. Так, ежедневно DiDi обрабатывает более 106 ТБ информации о маршрутах транспортных средств, подключенных к системе, более 40 млрд запросов о поездках. Также это применение искусственного интеллекта в маршрутизации, включая прогнозирование спроса в разных частях каждого города на протяжении суток и применение умных алгоритмов диспетчеризации, машинное обучение, облачные вычисления», – поделилась Гущина.

«Они просто покупают себе место на рынке»

Новый игрок заявил о планах на быстрый рост и расширение бизнеса в России. Так, за два месяца работы в Казани DiDi стал вторым по величине сервисом по заказу поездок с постоянно растущей базой пользователей, водителей и партнеров-таксопарков.

Тем не менее сами профессиональные таксисты и эксперты относятся к обещаниям скептически: они не сомневаются, что сервис применяет довольно стандартную стратегию, накапливая базы водителей и пассажиров, привлекая их выгодными предложениями, доплатами и бесплатными поездками для клиентов, после чего установит рыночные цены и более жесткие требования к водителям. В частности, так считает руководитель Центра компетенций Международного Евразийского форума «Такси» Станислав Швагерус.

«Бизнес-модели у агрегаторов в целом одинаковые. При запуске в Казани водителям обещали, что у DiDi свой уникальный алгоритм загрузки, который более удобно подбирает заказы. Практика показала, что ничем принципиально алгоритм не отличается от алгоритма того же «Яндекса», «Ситимобила», Gett и приложения любого местного таксопарка из провинции. Что касается бизнес-модели захода на рынок нового агрегатора, они все одинаковые и нового тут ничего не придумать. Они просто покупают себе место

на рынке. DiDi запустил программу промокодов и бесплатных поездок для пассажиров, их компания оплачивала из собственного кармана. А чтобы были заказы, нужно больше бортов. Чтобы привлечь водителей, им пообещали большие доплаты. Например, в Казани при 40 выполненных поездках DiDi гарантированно платил 14 тыс. рублей. Там началась настоящая война, потому что и «Яндекс», и «Ситимобил» тоже объявили о доплатах. И для водителей это хорошо – они пару месяцев будут получать приличные деньги», – рассказал «Известиям» Швагерус.

Он уверен: многие бонусы и для пассажиров, и для водителей исчезнут после того, как новый игрок наберет достаточную базу клиентов и таксистов. И цены просто сравняются с рыночными – дальше дело останется за привычками пассажиров.

«Пока деньги на продвижение будут идти из головного офиса. Но уже сейчас потихоньку набирается достаточное количество бортов и постепенно начнут исчезать разные бонусы и доплаты, повышаться комиссия, выравниваться цены. Так, обещанный доход снизили с 14 тыс. рублей до 10 тыс. рублей. Мы это уже проходили. Когда около года назад «Ситимобил» начал экспансию в регионы, на каждый город они тратили по 1 млрд рублей, водители поработали 3–4 месяца и всё. При этом уже сейчас пассажиры на форумах обсуждают, что ждут разных промокодов или бесплатных дней для поездок, а без них приложение не запускают – ждут скидок», – отметил Швагерус.

Эксперт рассказал, что комиссия работающих в России агрегаторов, которым водители платят за доступ к заказам, варьируется в зависимости от региона и может составлять от 10% в небольших городах до 28–30% в Москве. Кроме того, приходится доплачивать за использование программного обеспечения – например, навигатором «Яндекс».

Война за потребительские привычки

Координатор сообщества Петр Шкуматов, который сам долгое время проработал в такси, считает, что приход DiDi в первую очередь означает гибель для мелких игроков, таких как местные таксомоторные компании. Они просто не смогут пережить временное отсутствие заказов, связанное с демпингом от конкурента.

«У DiDi есть огромная финансовая поддержка от головного офиса. В России на соразмерные вливания могут рассчитывать только «Яндекс» или «Ситимобил». Им наличие такого конкурента не критично. А вот у мелких игроков и даже у Gett могут возникнуть проблемы. Применяется классическая агрессивная политика – выбить слабых, заплатить за водителей и занять их места», – рассказал «Известиям» Шкуматов. Он объясняет, что первое время DiDi попытается максимально перекроить рынок под себя.

«Такие гарантированные заработки, как сделали таксистам Казани, в регионах найти не так просто. Конечно, многие новые водители решили подключиться и стать таксистами. Но в Москве ситуация иная, деньги здесь есть, поэтому, когда DiDi попытается взломать московский рынок, здесь начнется жесткое противостояние», – объяснил Шкуматов.

По мнению эксперта, между агрегаторами сейчас идет война за потребительские привычки. После переходного периода, по его словам, доходы водителей и цены на услугу сравняются с рыночными. Решать, каким приложением воспользоваться, по его словам, пассажиры будут исходя из цены и доступности машин.

<https://iz.ru/1093082/anna-razina/snachala-budet-ochen-deshevo-v-rossii-poiavilos-taksi-iz-kitaia>

РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.11.28; ДАННЫЕ ДЕСЯТКОВ АЭРОПОРТОВ РОССИИ НЕ УСПЕЛИ ВНЕСТИ В НОВУЮ СХЕМУ ПОЛЕТОВ ПОЧЕМУ ПИЛОТАМ ПРИДЕТСЯ САЖАТЬ САМОЛЕТЫ «ВСЛЕПУЮ» ПРИ ПОМОЩИ ДИСПЕТЧЕРОВ

Пилотам как минимум до 30 декабря придется заходить в них на посадку по указаниям диспетчеров или по бумажным картам, а «Победа» даже отменила часть рейсов

Поставщики аэронавигационных данных предупредили крупнейшую российскую авиакомпанию «Аэрофлот» о том, что их технические возможности не обеспечат полное кодирование полетных процедур во многих российских аэропортах к моменту ввода новой системы полетов – 3 декабря. Об этом говорится в презентации «Аэрофлота», с которой ознакомился РБК.

Пилоты еще четырех российских авиакомпаний также рассказали РБК о рисках при переходе на новую систему воздушного пространства. Госкорпорация по организации воздушного движения (ОрВД) в своей презентации также предупреждает о рисках обнаружения ошибок при запуске системы.

В декабре 2019 года по итогам заседания правительственной комиссии по транспорту Максим Акимов, который на тот момент занимал пост вице-премьера, объявил об утверждении новой структуры воздушного движения, которая включает московскую зону и все аэродромы европейской части России, а также частично Урал. Она вводит 242 новых участка воздушных трасс и полностью меняет воздушную навигацию – маршруты, трассы, точки входа и выхода, буквенные обозначения и т.д. По словам Акимова, эта схема должна была позволить уменьшить задержки самолетов, сократить расход топлива, повысить безопасность полетов и облегчить работу диспетчеров. Тогда он заявил, что новая система должна заработать с 3 декабря 2020 года.

«В настоящее время можно констатировать, что национальный провайдер аэронавигационного обслуживания ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» к вводу новой структуры готов в полном объеме. Никаких рисков для обеспечения безопасности полетов не существует», – подчеркивается в сообщении **Росавиации**, опубликованном после выхода статьи РБК. В текущих условиях из-за ограничений, вызванных пандемией коронавируса, объемы воздушного движения сократились, снижение интенсивности полетов позволит пользователям воздушного пространства с меньшим количеством рисков освоить новую структуру, а также обеспечить регулярность и эффективность полетов по мере восстановления объемов авиационного трафика, отмечает ведомство.

Какие риски увидели авиаторы

В презентации «Аэрофлота» говорится, что поставщики аэронавигационных данных не успевают с кодированием полетных процедур из-за большого массива изменений и запоздалой публикации поправок в навигационных базах данных.

Двумя крупнейшими поставщиками навигационных баз данных для российских авиакомпаний являются американская Boeing (ей принадлежит поставщик баз данных Jeppesen) и немецкая авиационная группа Lufthansa (Lido). РБК направил запрос обоим провайдерам.

В материалах Jeppesen говорится, что до начала декабря технически не представляется возможным включить в навигационную базу данных и в картографические продукты изменения для всех 49 российских аэродромов, которых касается новая система: поправки в навигационные базы данных нужно было принимать до начала октября, но они появлялись частями с 22 октября по 5 ноября. Для какого числа аэропортов компания не успевает внести изменения, в материалах не уточняется. Представитель Boeing это не комментирует.

По словам нескольких пилотов, с которыми поговорил РБК, с новой структурой воздушного движения их начали знакомить только в ноябре – менее чем за месяц до ее введения. Международная организация воздушного транспорта (ИКАО) рекомендует при существенных изменениях системы полетов знакомить с ней членов летных экипажей минимум за 56 дней до ее ввода. В пресс-службе **Росавиации** РБК сообщили, что не рассматривают перенос сроков ввода новой системы. Аэронавигационная информация, касающаяся аэродромов и структуры воздушного пространства, была опубликована не менее чем за 28 дней до даты ее вступления в силу «в соответствии со стандартом ИКАО», – указано в сообщении ведомства.

Из презентации Госкорпорации по ОрВД следует, что новые аэронавигационные данные более чем по 30 аэропортам России не появятся до 30 декабря. В связи с этим пилоты будут вынуждены осуществлять взлет и посадку векторением – навигационным наведением самолетов посредством указаний экипажам со стороны диспетчеров, а также с помощью бумажных карт. Об этом говорится в инструкциях пилотов, с которыми ознакомился РБК, и презентации «Аэрофлота». Компании предупреждали ОрВД о проблемах, которые могут возникнуть при полетах без новых навигационных данных, в ответ на это госкорпорация подтвердила, что со стороны диспетчеров будет оказано максимальное содействие летным экипажам по векторению в период перехода на новую структуру воздушного пространства и смены навигационных баз данных, следует из презентации авиакомпании.

В этом списке из более чем 30 аэропортов нет Москвы, на которую приходится 60% всех полетов. Но самолеты, вылет которых из других городов запланирован 2 декабря до 20:59, а прилет в московские аэропорты после 21:00, должны будут заходить на посадку с помощью векторения, то есть «вслепую» – при помощи диспетчеров, рассказали РБК источники в нескольких крупнейших авиакомпаниях. Точных сроков, когда появятся навигационные данные по московским аэропортам, источники РБК не называют.

Пилот крупной российской авиакомпании в беседе с РБК назвал рисками полетов без актуальной бортовой навигационной базы данных возможную потерю связи или отказ локатора у диспетчера.

Росавиация уведомила руководство российских авиакомпаний о том, что при выполнении с 3 декабря полетов на аэродромы, аэронавигационная информация по которым будет отсутствовать в навигационных базах данных, пилотам необходимо запрашивать процедуру векторения у уполномоченного органа ОрВД (у диспетчеров), сказал РБК представитель ведомства. «Также авиакомпаниям рекомендовано провести дополнительные занятия с членами летных экипажей воздушных судов по изучению требований федеральных авиационных правил в части выполнения процедуры векторения», – отметил он.

«Понимая, насколько большой объем аэронавигационной информации изменится одномоментно, S7 Airlines в тесном сотрудничестве с Госкорпорацией по ОрВД и **Росавиацией** разработала программу дополнительной подготовки летного состава. Ее прошли все пилоты авиакомпании», – сказал РБК представитель S7.

Представитель Домодедово сказал РБК, что специалисты аэропорта готовы в оперативном режиме взаимодействовать со всеми заинтересованными организациями по оперативному внесению изменений и дополнений на этапе запуска новой структуры воздушного пространства. В Шереметьево перенаправили вопросы в Госкорпорацию по ОрВД, а оттуда – в Росавиацию. РБК направил запрос в пресс-службу Внуково.

Как компании готовятся к переходу на новую систему полетов

О том, что при переходе на новую систему воздушного пространства ожидается много поправок в связи с техническими ошибками, вызванными большим объемом изменений, говорили на совещании авиакомпаний, аэропортов и служб ОрВД в четверг, 26 ноября. Об этом РБК рассказал собеседник в одной крупной авиакомпании, которая принимала участие в этом совещании. Представитель ОрВД отказался от комментариев.

В маршрутную сеть бюджетной авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»), занимающей третье место по пассажиропотоку в России, в отличие от других перевозчиков входит максимальное число аэродромов, по которым изменения навигационных баз данных не были своевременно опубликованы, поэтому глобальные провайдеры баз данных точно не успеют обновить систему, сказал РБК источник, близкий к группе. «Никто не взялся обновить данные в такой короткий срок», – добавил он. Представитель **Росавиации** утверждает, что лоукостер направил письма в адрес руководителей ряда регионов страны об отмене своих рейсов в связи с введением новой

структуры и из-за неготовности обновленной базы. Это подтверждается в письме гендиректора компании Андрея Калмыкова губернатору Ярославской области Дмитрию Миронову, с копией которого ознакомился «Интерфакс». В этом письме он просит отложить ввод изменений воздушного пространства в части полетов из-за угрозы их безопасности. В пресс-службе «Победы» отказались от комментариев.

Однако другие крупнейшие российские авиакомпании – «Аэрофлот», S7 Airlines, Red Wings, «Россия», «Уральские авиалинии», Utair и «Северный ветер» – в ходе совещания 11 ноября в **Росавиации** подтвердили готовность с 3 декабря выполнять полеты, в том числе и на аэродромы, по которым изменения и дополнения для навигационных баз данных будут внесены после ввода новой структуры воздушного движения, подчеркивает представитель ведомства.

S7 Airlines полностью уверена в готовности летного состава выполнять полеты в новой структуре, а флот отвечает всем техническим требованиям и имеет необходимые допуски, сказал РБК представитель авиакомпании. А представитель «Уральских авиалиний» утверждает, что переходный период не несет в себе никаких рисков для летной эксплуатации самолетов. «Практически во все навигационные бортовые базы самолетов будут внесены необходимые изменения. На данный момент «Уральские авиалинии» не выполняют полеты на те аэродромы, которые не будут внесены в аэронавигационную базу данных в срок к 3 декабря 2020 года», – пояснил он. Даже в случае необходимости выполнения рейсов на аэродромы, где навигационные базы отсутствуют, снижение, заход на посадку и вылет будут выполняться по командам диспетчера, уверяет собеседник РБК. РБК направил запросы в «Аэрофлот», «Россию», Red Wings, Utair и «Северный ветер».

https://www.rbc.ru/business/28/11/2020/5fc208b49a79472366c7a3a3?from=from_main_1

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.11.27; БАНК «РОССИЯ» ВЫКУПИТ ДОЛГИ UTAIR У «ТРАСТА» С ДИСКОНТОМ В 75%; «РОССИЯ» ТАКЖЕ МОЖЕТ ВЫКУПИТЬ ДОЛГИ ПЕРЕД ВЭБ.РФ И СБЕРОМ

Банк «Траст» договорился продать банку «Россия» права требования к авиакомпании Utair по двум синдицированным кредитам на сумму 15,08 млрд руб., рассказал «Ведомостям» источник, знакомый с ходом переговоров по сделке. Долг будет продан за 25% от номинала, то есть за 3,8 млрд рублей. Сделка состоится в ближайшие дни, уточняет собеседник.

23 октября «Траст» выставлял свою часть кредита Utair на торги на площадке Российского аукционного дома (РАД) по начальной цене 4,5 млрд руб. (30% от номинала), но претендентов на покупку не нашлось и торги не состоялись, сообщил представитель РАД. Другой источник газеты, близкий к организации этих торгов, подтвердил, что в результате долг перевозчика достанется банку «Россия».

В феврале 2020 года президент и председатель правления «Траста» Александр Соколов указывал на отсутствие прогресса в реструктуризации долгов авиакомпании и на планы подготовки альтернативных сценариев решения проблемы.

В двух синдицированных кредитах Utair, по которым заложен контрольный пакет акций авиакомпании (50%+1 акция) есть также доли ВЭБ.РФ (1,5 млрд руб.) и Сбера (около 5 млрд руб. по расчетам «Ведомостей»). Сейчас ВЭБ продает свою долю через аукцион по начальной цене 671,4 млн рублей (45% от номинала). Заявки принимаются до 19 декабря, а торги будут проведены утром 30 декабря.

Более 70 млрд рублей

составляет текущий долг Utair. Кроме задолженности по двум кредитам, выданным в 2015 году синдикатом банков на 15,4 млрд рублей (на 7 лет) и 23,7 млрд руб (на 12 лет), у компании есть кредит в Сбербанке – на 17,4 млрд руб. По всем кредитам уже были допущены дефолты. Так, в июне этого года перевозчик объявил, что отложит выплаты из-за ситуации с COVID-19.

Но источники «Ведомостей» сомневаются, что этот аукцион состоится, и предполагают, что долг будет выкуплен напрямую банком «Россия» за 375 млн рублей (25% от номинала). Эта сделка затянется как минимум до конца года – пока не будет завершена процедура публичных торгов, уточняет один из собеседников. Выкупив права требования у двух госбанков, банк «Россия» аккумулирует 83% долга по двум синдицированным кредитам. Весной и летом этого года «Россия» уже выкупила долг на 18,9 млрд руб. у частных банков в составе синдиката, писало издание РБК со ссылкой на источники.

Сберу банк «Россия» также предложил выкупить его долю с дисконтом, но Сбер пока не принял решение, говорит источник. Отдельно банк в 2015 г. выдал авиакомпании кредит на 17,4 млрд руб. По нему новые условия платежей также обсуждаются и должны быть согласованы до конца года, говорит источник. Осенью 2019 г. предправления банка Герман Греф говорил, что намерений банкротить компанию у банка нет. Представитель Сбера отказался от комментариев «Ведомостям».

Представитель банка «Траст» отказался от комментариев. В ВЭБ.РФ сообщили, что иной формат продажи прав, кроме как в форме объявленного публичного аукциона, сейчас не рассматривается. «Ведомости» направили запрос в банк «Россия», а также внешней коммуникационной службе банка в агентстве «Михайлов и партнеры». Запрос направлен и представителю Utair.

Консолидация долга на балансе одного банка дает надежду на его реструктуризацию и выплату в перспективе 10-12 лет, объясняет источник газеты, знакомый с переговорами. «Банк “Россия” верит в Utair. До коронакризиса авиакомпания показывала рост операционных показателей. Без консолидации долга компанию ждало бы банкротство, а значит кредиторы, в том числе “Россия”, могли бы рассчитывать в лучшем случае на 3% от номинала долга, даже с учётом залоговой массы», – объясняет собеседник.

«Россия» рассчитывает скорее вернуть деньги, нежели банкротить авиакомпанию, получить акции и развивать перевозчика самостоятельно, соглашается аналитик «ВТБ Капитала» Елена Сахнова. «У “России”, вполне вероятно, есть договоренность с акционерами авиакомпании, по которой банк собирает долги, и в дальнейшем проводит реструктуризацию. Это призвано снизить долговую нагрузку, без чего компания в тяжелой для отрасли ситуации просто не выживет. Гораздо проще договориться с одним кредитором», – говорит Сахнова.

«Россия» видит себя стратегическим партнером авиакомпании, соглашается гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. «У перевозчика есть шансы с минимальными потерями пройти процедуру финансового оздоровления, у него появляются перспективы развития, учитывая поддержку “России” и возможную поддержку со стороны “Сургутнефтегаза”, который являлся акционером компании и который заинтересован в том, чтобы ситуация нормализовалась», – сказал аналитик, напомнив, что структуры «Сургутнефтегаза» были учредителями основного акционера Utair – компании «АК-инвест» (ей принадлежит 50,1% перевозчика). «Сургутнефтегаз» также ранее входил в структуру собственников банка «Россия». Ханты-Мансийский автономный округ владеет еще 38,8% бумаг Utair, Тюменская область – 8,4%.

По итогам 10 месяцев 2020 г. Utair занимает шестое место по объему перевезенных пассажиров среди российских авиакомпаний, сократив перевозки на 41%, до 3,9 млн человек. При этом аналитик рейтинговой службы Национального рейтингового агентства (НРА) Алла Юрова считает, что Utair в ходе пандемии потеряла больше пассажиров, чем другие крупнейшие авиакомпании России со схожей структурой перевозок. За те же 10 месяцев трафик «Победы» снизился на 14%, авиакомпании Smartavia – на 13%.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/26/848459-bank-rossiya-vikupit-dolgi-utair-u-trasta>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВЯТЧАНИН НИКИТА; 2020.11.27; В РОССИИ ПРЕДЛАГАЮТ СТИМУЛИРОВАТЬ ВЫПУСК ОБЛИГАЦИЙ КРУПНЫХ КОМПАНИЙ; ПО МНЕНИЮ СЕНАТОРОВ, ЭТО ПРИВЛЕЧЕТ ИНВЕСТОРОВ В ПРОЕКТЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ

Развитие факторинга, цифровизация в финансовом секторе, совершенствование инструментов защиты и поощрения капиталовложений, в том числе на региональном уровне, а также допуск банков к широкому спектру операций в соответствии с их кредитным рейтингом – с такими предложениями для достижения целей развития экономики до 2024 года сенаторы обратились к Правительству РФ. Об этом «Парламентской газете» рассказал вице-спикер Совета Федерации Николай ЖУРАВЛЁВ. Целесообразно установить единое требование к кредитным организациям для их допуска к определенным операциям. В качестве такого критерия мы предложили кредитный рейтинг, присвоенный по национальной рейтинговой шкале, который отражает финансовую надежность, стабильность и устойчивость организаций».

– Николай Андреевич, чего, на ваш взгляд, не хватало в Едином плане по достижению национальных целей развития РФ до 2024 года? Почему возникла необходимость его дополнить?

– В общем и целом представленный Правительством РФ Единый план – проработанный, взвешенный, фундаментальный документ, который ориентирован на обеспечение достойного уровня жизни наших граждан в комфортной, благополучной и безопасной среде, с возможностью для самореализации, труда, ведения своего бизнеса. Он достаточно реалистичен, имеет пять основных целей, разумные сроки их достижения. По каждому из 25 целевых показателей сформирован комплекс основных мероприятий, учтен региональный аспект. Как пояснил первый вице-премьер Андрей Белоусов, это своего рода интерфейс между указом президента о национальных целях и операционными документами, которыми руководствуется Правительство: госпрограммы, национальные проекты, федеральные проекты, «дорожные карты».

Сенаторы всегда активно принимают участие в подготовке такого рода документов. Принятие и реализация Единого плана по достижению национальных целей – это большая ответственность перед обществом, поэтому в первую очередь Правительству РФ предложено обеспечить эффективный контроль и определить персональную ответственность должностных лиц за ходом его реализации.

Достижение национальных целей возможно при устойчивой экономике и стабильности финансового рынка. Важнейшими условиями дальнейшего развития экономики и притока длинных денег являются создание благоприятных, предсказуемых условий для бизнеса, обеспечение непрерывности и прогнозируемости мер поддержки, активизация процесса привлечения инвестиций. В этой связи Правительству предложен ряд инструментов, в том числе налоговые, компенсационные, развитие факторинга, стимулирование длинных денег в экономике. В ходе встреч сенаторов с Андреем Белоусовым была отмечена важность мер налогового стимулирования, в том числе в отношении холдинговых компаний, осуществляющих деятельность на территории нашей страны и инвестирующих средства в России, а также в части активизации работы по корректировке соглашений об избежании двойного налогообложения, стимулировании первичных размещений акций (IPO) российскими компаниями. Также были подняты вопросы модернизации налогообложения холдинговых компаний, развития финтехсервисов и инструментов для первичного размещения акций, ликвидации «зарплатного рабства», модернизации накопительной пенсионной системы.

– Есть ли уже реакция Правительства на предложения сенаторов?

– Совет Федерации был в числе первых, с кем Правительство обсудило проект Единого плана, и мы представили свои предложения по его доработке. Пока комплексная работа по его доработке с учетом позиций всех заинтересованных ведомств не завершена. Но уже

сейчас можно сказать, что наши предложения прорабатывались с Правительством ранее и многие нашли отражение в плане. Среди них – развитие факторинга, цифровизация в финансовом секторе, совершенствование инструментов защиты и поощрения капиталовложений, в том числе на региональном уровне.

– Одно из предложений – снизить долю государства в финансовом секторе – у многих в нашей стране ассоциируется с гарантией стабильности. Можете пояснить свою позицию?

– Ключевой фактор повышения эффективности национальной экономики и ее роста – это поддержание конкурентной среды во всех секторах, включая банковский. Поэтому в рамках комплекса мероприятий по развитию конкуренции Единого плана предложено предусмотреть меры по снижению доли государственного участия в финансовом секторе, стимулированию процесса приватизации в банковском секторе, обеспечению равного доступа участников финансового рынка к единым государственным информационным системам.

Кроме того, необходимо совершенствовать подход по допуску кредитных организаций к определенным операциям. Он должен быть взвешенным и сбалансированным для одновременного обеспечения стабильности и сохранения конкуренции. В качестве основного критерия мы предложили уровень кредитного рейтинга и уже внесли соответствующую законодательную инициативу в части совершенствования отбора кредитных организаций для целей инвестирования и размещения денежных средств. Анализ правового регулирования в данной сфере показал, что на практике уровень рейтинга является дополнительным критерием, в то время как главными остаются уровень капитала, участие банка в системе страхования вкладов и так далее. А главное, образуется множественность каналов доступа, организованных на основе различных критериев.

Поэтому более целесообразно установить единое требование к кредитным организациям, участвующим в отборе. В качестве такого критерия мы предложили кредитный рейтинг, присвоенный по национальной рейтинговой шкале, который отражает финансовую надежность, стабильность и устойчивость кредитных организаций.

– Сенаторы также предлагают снять барьеры для стимулирования операций факторинга. Зачем это нужно и какие барьеры необходимо убрать?

– Наше предложение связано со стимулированием применения инструмента факторинга. Законодательство о контрактной системе в настоящее время предоставляет такую возможность, мы когда-то одобрили соответствующие изменения в закон, которые, к сожалению, пока не работают, поскольку на этапе согласования госконтрактов с Минфином часто возникают административные барьеры, которые как раз необходимо устранить. Факторинг – это дополнительные финансовые возможности для предпринимателей, в том числе для субъектов малого и среднего предпринимательства, увеличить объем оборотных средств без увеличения кредитной нагрузки. Это особенно важно в складывающихся экономических условиях.

– Ранее вы говорили, что для дальнейшего развития экономики субъектов РФ важно сформировать единые подходы к реализации инвестиционных проектов, концессионных соглашений и механизмов государственно-частного партнерства, независимо от их размера, на региональном уровне. Могли бы вы пояснить: каким именно, на ваш взгляд, должен быть такой подход, что лежит в его основе?

– Под единым подходом подразумевается набор универсальных инструментов, которые можно использовать для привлечения внебюджетных источников в проекты социально-экономического развития регионов. К таким инструментам можно отнести, например, инвестиционные проекты в рамках соглашений о защите и поощрении капиталовложений – принят закон, который дал старт этому процессу и создал правовые условия для инвесторов, реализующих инфраструктурные проекты. Для укрепления региональных экономик мы предлагаем распространить аналогичные механизмы для инфраструктурных

проектов регионального значения. Инвесторы должны быть защищены независимо от их размера.

Есть и другие действенные механизмы, как государственно-частное партнерство и концессионные соглашения. Мы предлагаем унифицировать взаимодействие инвестора и кредитора, предусмотреть механизмы снижения административных, тарифных и прочих рисков, обеспечить единое регулирующее и гарантирующее звено.

Мы также предлагаем стимулировать дальнейший выпуск инфраструктурных и ипотечных облигаций, повышать ликвидность этих инструментов. У некоторых крупных компаний уже есть такой положительный опыт. Например, РЖД практикуют выпуск бессрочных облигаций. В ближайшие годы на строительство дорог планируется привлечь средства за счет выпуска облигаций «Автодора». Еще один пример – ДОМ.РФ, который планирует использовать механизм инфраструктурных облигаций для реализации проектов развития жилищного строительства.

Целесообразно установить единое требование к кредитным организациям для их допуска к определенным операциям. В качестве такого критерия мы предложили кредитный рейтинг, присвоенный по национальной рейтинговой шкале, который отражает финансовую надежность, стабильность и устойчивость организаций».

ТВ ЦЕНТР # ПОСТСКРИПТУМ, 28.11.2020 22:01; КРАХ ЛАТВИЙСКОГО ТРАНЗИТА

ВЕДУЩИЙ: И в завершение нашей программы о крахе латвийского транзита. Крахе настолько серьезном, что министерство путей сообщения Латвии обратилось к Москве с просьбой остановить падения транзитного грузопотока через республику. Ну, что ж, за что так долго и упорно боролись власти Латвии, на то и напоролась. Хотели оторваться от России, уплыть от нее куда-нибудь по Балтийскому морю, порвали, уплыли. Латвия так упорно, так настойчиво и демонстративно рвала все связи с Россией, с таким упоением нападала на нас в ОБСЕ и ПАСЕ, так увлеченно вкладывалась в любую затею западного альянса, нацеленную на ухудшение отношений с Москвой, что Россия должна была на это отреагировать. И начала реагировать, причем еще 10 лет тому назад, когда стало окончательно ясно, что с Ригой каши не сварить. На что при этом рассчитывали в самой Риге – непонятно, полагаю, просто не думали о последствиях своей яростной антироссийской политики и риторики, и получили то, что не могли не получить. О ситуации с крахом латвийского транзита расскажет Юлия Грабовская.

КОР.: Порт в Лиенае – один из самых крупных и успешных в Латвии. Через него проходят миллионы тонн грузов в год. Но американские аналитики пророчат ему и другим местным портам сложные времена. Отсюда уходят российские грузы. А значит и деньги, а заменить их нечем. Так мы начали наш репортаж из Латвии почти 10 месяцев назад. Катастрофа транзитной отрасли уже тогда латышам в затылок дышала. Ведь постепенно но неуклонно потоки угля, нефти, зерна, которые шли из России, переориентируются из латвийских портов на новые терминалы в Ленинградской области. И транспортные мощности прибалтийской республики, такие как порты и ЖД – России стали попросту не нужны. Осознать это властям Латвии не просто, говорит журналист Михаил Шахназаров, который прожил в Риге много лет.

Михаил ШАХНАЗАРОВ, писатель, журналист: Они в свое время придумали такую сказку, что Россия никуда не денется без Латвии. То есть вот эти незамерзающие порты Лиенае и (неразборчиво) они всегда будут нужны России. Этот транзитный поток он не иссякнет, он будет вечным. И в эту сказку они реально поверили.

КОР.: Но сказка закончилась, тогда в феврале мы констатировали очевидный факт, однако латвийский посол в Москве Марис Рейкстиньш возмутился и обвинил нас в непрофессионализме. По его словам, все не так. Вот, что он заявил в своем письме, направленном на канал ТВЦ.

ДИКТОР: Внимание посольства привлек сюжет программы «Постскриптум» «Конец латвийского транзита», показанный каналом ТВЦ 1 февраля сего года. После его просмотра не покидает ощущение того, что создатели сюжета, по известной лишь им причине, выдвинули гипотезу о крахе транзитной отрасли Латвии и постарались ее доказать.

КОР.: Да в общем-то доказали и даже показали. И граждане Латвии это подтверждают. Для портов и ЖД, с ними связанной, наступают тяжелые времена. Уверен латвийский общественный деятель Эйнерс Граудиньш.

Эйнерс ГРАУДИНЬШ, правозащитник (г. Рига): Снижение оборотов транзита бьет по ЖД. За счет российского транзита, оборота российского транзита, на самом деле, латвийская ЖД содержала внутригосударственные пассажирские перевозки.

КОР.: Выпад посла и тогда выглядел не убедительно, а теперь г-н Рейкстиньш оказался в еще более неудобной позиции. И ставит его в такую позицию сенсационное письмо министерство путей сообщения Латвии, которое обнародовал местный ТК ТВ3. В нем просьба от латвийского министерства к **Минтрансу России** не пускать их по миру, то есть не лишать страну российских транзитных грузов. Это челобитную одобрил МИД Латвийской Республики и, что интересно, сам посол Марис Рейкстиньш. Так в чем мы были неправы в феврале? Теперь министр путей сообщения Латвии говорит:

Талис ЛИНКАЙЦ, министр путей сообщения Латвии: Мы заинтересованы в каждой тонне груза, которая может пройти через Латвию или в Латвию.

КОР.: Латвийские журналисты рассказали о содержании письма. Там указано, что в октябре порты Латвии могли обработать 4832 вагона с углем. Но власти России, согласовали только 279. То есть порты недополучили 94% угля, а значит, и доходов. А в ноябре Москва и вовсе не пропустила в направлении Латвии ни одного вагона. Такой поворот событий грозит транспортной структуре этой страны большими неприятностями.

Александр ГАПОНЕНКО, доктор экономических наук (г. Рига): Это полная катастрофа, закрылся уже целый ряд предприятий. Например, локомотиво-ремонтный завод, локомотиво-ремонтное предприятие, цех, можно сказать, в Риге. Которые не только ремонтировали собственно латвийские тепловозы, но и оказывали услуги для России.

КОР.: Более того есть сведения, что руководство латвийской ЖД, забыв о намерении искать поставщиков в других странах, недавно обсуждали с РЖД развитие нового направления перевозок по территории Латвии из Калининграда в Санкт-Петербург, но в итоге Россия отказалась от этого проекта, говорят по политическим мотивам, что выглядит вполне обосновано.

Михаил ШАХНАЗАРОВ, писатель, журналист: Когда в латвийской политике говорят, здесь больше политики, чем экономики, то у меня вопрос к латвийским политикам – а когда на протяжении 30 лет вы принимали какие-то законодательные акты, ущемляющие права русских. Это все была политика или экономика? Нет, это была политика. И Россия, я считаю, очень долго терпела.

КОР.: А чего, собственно, ждали в Риге, когда руководство в Латвии постоянно декларирует свою русофобскую позицию на всех международных площадках.

Александр ГАПОНЕНКО, доктор экономических наук (г. Рига): Последнее событие в этом направлении было связано с именем нашего президента Левитса, который в общем-то предьявил в очередной раз территориальные претензии к России, составив законопроект о том, что Пыталово, вообще-то историческая земля Латвии, и что необходимо там поддерживать этническое самосознание.

КОР.: Речь о Пыталовском районе, который достался Латвии по мирному рижскому договору в 1920-м, и входил в ее состав до 1944г. то есть непонятно, о какой историчности говорит президент Левитс. А министр иностранных дел Латвии Эдгар Ринкевич, который одобрил просительное письмо, не так давно обвинял РФ в попытках обмануть международное сообщество в поддержке авторитарных режимов в других странах мира и

намеренной конфронтации с Западом. Он почему-то считает, что такая позиция не должна влиять на экономическое сотрудничество.

ДИКТОР: Одни говорят, что сейчас надо полностью отказаться от всего экономического сотрудничества, что просто невозможно. Другие говорят, что надо отказаться от нашей политической установки и пусть бизнес рулит. Я не понимаю, как у нас часто получается в Латвии, что нам сложно ехать посередине дороги – действовать соразмерно, быть принципиальными в принципиальных вопросах, но быть и практичными, а не кидаться из крайности в крайность.

КОР.: Однако Ринкевич все эти годы действовал совершенно несоразмерно, поэтому его призывы к практичности ему надо обратить к самому себе. В России на это уже не купятся. Бывший президент республики Валдис Залтерс более реалистичен.

Валдис ЗАЛТЕРС, президент Латвии в 2007-2011гг: Письмо с мольбами не поможет. Российская политика сформировалась не время и не в прошлом году, а лет 15 назад. И было ясно, что постепенно через Латвию будет проходить все меньше и меньше грузов. А может, и вовсе не будет. Если мы станем унижаться, мы будем унижены еще больше. И никакого положительного эффекта для того, кто слаб и молит, чтобы что-то дали – не будет.

КОР.: Действительно, конец латвийского транзита назрел давно. Новые современные порты Ленинградской области: в Высоцке, Приморске, в Санкт-Петербурге, в Усть-Луге – наращивают обороты и постепенно заменяют порты стран Балтии, в т.ч. латвийские. В Усть-Лугу пошел уголь, и грузов не досчиталась Рига. В 2023г там запустят новый зерновой терминал, что ударит, в первую очередь по Лиепае. Тогда же будет открыт комплекс по перевалке минеральных удобрений и вырастут мощности приема нефтепродуктов.

Эйнерс ГРАУДИНЬШ, правозащитник (г. Рига): До этого уже, после вступления в ЕС, мы закрывали целые отрасли, как например, рыбодобывающая промышленность. Рыболовство. Мы полностью, я повторяю это слово, полностью уничтожили сахарную промышленность страны. В очередной раз просто, как говорят народ потеряет работе, но есть альтернатива – это аэропорт Рига и самолет Лондон, самолет Дублин и т.д.

КОР.: Так и поступают многие жители Латвии. Со времени вступления в ЕС в 2004г ее население по официальным данным сократилось на 370 тысяч человек. То есть на 16%. Да, Латвия могла бы получать большие доходы от транзита, используя свое географическое положение, но такой шанс она уже упустила. Теперь остается лишь писать письма да затягивать пояса. У всего есть своя цена, у русофобии тоже.

Юлия ГРАБОВСКАЯ, Александр СПОРЫШЕВ, Максим ПОБЕДУШКИН, Алексей ГУСЕВ, аналитическая программа «Постскрипtum».

ВЕДУЩИЙ: И все же особенно хочется поздравить с достигнутым результатом министра иностранных дел Латвии Эдгара Ринкевича, известного своими резкими выпадами против Москвы. А также историческими экскурсами, в которых он охотно сравнивал нашу страну с Третьим Рейхом. Почему-то вдруг сей г-н заявил, что необходимо, цитирую: «отделять политические дискуссии с Россией по вопросам истории, Крыма и Украины от практических вопросов, которые должны решаться на уровне министерств путей сообщения». О нет, г-н Ринкевич, вы заблуждаетесь, отделить не получится. Ведь речь идет не только о дискуссиях, речь идет и об экономических санкциях против России, которые Рига горячо поддерживает и периодически призывает даже расширить. Речь идет об антироссийских резолюциях, которые Латвия постоянно инициирует и поддерживает в международных организациях. Речь идет о самом активном участии Латвии в политике, направленной против России, включая военную активность НАТО, для которой Латвия уже предоставила свою территорию. Так что речь вовсе не о дискуссиях, речь о расплате за давно взятые Латвией политический курс. Так что если у граждан Латвии есть вопросы по поводу причин краха латвийского транзита, то пусть адресуют их главе МИД Латвии,

убежденному стороннику политической войны с Россией. Может быть, он найдет где-то в мире грузы для латвийских ЖД и рижских портов – например, в Катаре, Аргентине, Индонезии. С нашей стороны возражений точно не будет. На этом у нас сегодня все, теперь мы ждем новой встречи с вами, как обычно, в следующую субботу, когда предложим вам постскриптум к самым важным и острым событиям следующей недели. А пока всего вам самого хорошего, берегите себя.

ТАСС; 2020.11.27; СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ ЗАКРЫТ ДЛЯ ОМСКИХ АГРАРИЕВ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ СУДОВ

Экспорт омского зерна Северным морским путем, возможность которого прорабатывалась Омской областью в прошлом году, в настоящий момент невозможен из-за отсутствия у региона судов класса «река-море», сообщил в пятницу на пресс-конференции губернатор региона Александр Бурков. Помочь решить проблему может **нацпроект** по развитию водного транспорта, который разрабатывается **Минтрансом России**.

Ранее правительство Омской области, где ежегодно выращивается более 3 млн тонн зерна, сообщало, что транспортировка омской пшеницы Северным морским путем через порт Сабетта на Обской дуге Карского моря позволит разгрузить железную дорогу и снизить стоимость доставки до Японии с 11,8 тыс. до 7 тыс. рублей за тонну.

«Отрасль находится в плачевном состоянии. Те же суда речные не строились 30 лет. И когда мы прорабатывали с компанией «Зерно Сибири» выход в тихоокеанский регион для поставки сельхозпродукции из нашей области, мы столкнулись с тем, что у нас есть баржи и буксиры для реки, но не на чем выйти в Обскую губу. Сегодня [у нас] нет буксиров «река-море», которые могли как пройти по реке, так и зайти в море для перегрузки на морской транспорт. С этим мы столкнулись сами в прошлом году и увидели, что пока ворота на Северный морской путь для нас закрыты», – сказал губернатор.

Он добавил, что решить проблему может **нацпроект** по развитию водного транспорта, который прорабатывается правительством РФ. «**Нацпроект** включает в себя как инфраструктуру, так и вопрос судоходности [рек], вопрос восстановления флота и вопросы управления всем этим хозяйством», – пояснил губернатор.

По его словам, перевозка продукции АПК Иртышом могла бы решить проблемы омских аграриев по вывозу зерна в западные и восточные морские порты. «Там большая загрузка, особенно на востоке, поэтому остается только река, будем ее развивать», – отметил Бурков.

Затронул губернатор и вопрос пропуска иртышской воды через водохранилища Китая и Казахстана. «Я говорил об этом на форуме Россия – Казахстан (прошел в ноябре 2019 года в Омске – прим. ТАСС). Здесь необходима трехсторонняя рабочая группа между Китаем, Казахстаном и Россией, потому что и Китай отбирает очень много воды, и Казахстан. А Иртыш – это и путь [на юг] в Казахстан и Китай, и через Северный морской путь – в тихоокеанские регионы», – считает глава региона.

Об экспортном потенциале региона

Омская область является одним из крупнейших производителей зерна в СФО. В 2020 году омские аграрии собрали урожай зерновых в 3,1 млн тонн. Ранее полпред президента РФ в СФО Сергей Меняйло сообщал, что регионы Сибири экспортируют не более 500 тыс. тонн зерна в год, но при этом располагают потенциалом экспорта до 5 млн тонн. Основными направлениями экспорта зерна из Сибири являются Казахстан, Монголия, Белоруссия, Китай, Азербайджан и Латвия.

<https://tass.ru/ekonomika/10113639>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.11.27; ВИКТОРИЯ АБРАМЧЕНКО РАССКАЗАЛА, КАК РОССИЯ БУДЕТ СОХРАНЯТЬ ЭКОЛОГИЮ

Пересмотр национального проекта «Экология» будет направлен на достижение одной цели – создание комфортной и безопасной среды для жизни граждан России. И первым направлением в достижении этой цели станет экологическое воспитание и просвещение, а также научное обеспечение всех остальных направлений работы. Об этом заявила вице-премьер Виктория Абрамченко в интервью каналу «Россия 24».

«Мы провели ревизию всех федеральных проектов внутри **нацпроекта** «Экология», – сказала Виктория Абрамченко. – И пришли к выводу, что некоторые федеральные проекты должны быть исключены».

Среди таких федеральных проектов оказался, например, «Чистая вода», его решено вынести в другой **нацпроект**. Инструменты федерального проекта «Наилучшие доступные технологии» разложили по другим проектам, где от них будет наибольший эффект. По оценке Виктории Абрамченко, они должны быть там, где это связано с воздухом, водой и водными объектами: Волгой, озерами Байкал и Телецкое.

«Байкальская природная территория – это жемчужина, и мы для того, чтобы защищать эту природную территорию, защищать озеро Байкал, создали правительственную комиссию, – сообщила вице-премьер. – Вы знаете, что есть конфликт. Люди живут в населенных пунктах на территории особо охраняемых природных территорий (ООПТ). Режим населенного пункта и режим ООПТ – эти режимы нужно развести».

На таких уникальных территориях следует особенно бережно относиться к природе, внедрять отдельный сбор мусора. Это поможет справиться, в том числе, и с возрастающей антропогенной нагрузкой, считает Виктория Абрамченко. Особенно такой подход важен при развитии Восточного полигона, расширении БАМа и Транссиба.

«В рамках экологических обязательств РЖД по расширению БАМа и Транссиба договорились, что компания будет высаживать за каждое дерево пять новых деревьев, – заверила вице-премьер. – То есть такое вот увеличение лесовосстановления в пять раз в случае, если придется вырубить хотя бы одно дерево».

Кроме того, очень важно обеспечить безопасный сток, со всей территории, которая примыкает к Байкалу, считает Виктория Абрамченко. Эти работы проходят в рамках федерального проекта «Сохранение озера Байкал».

«Все очистные сооружения, которые существуют на Байкальской территории, должны быть модернизированы, – добавила вице-премьер. – И это у нас уже в работе, этим мы занимаемся».

<https://rg.ru/2020/11/27/viktoriiia-abramchenko-rasskazala-kak-rossiia-budet-sohraniat-ekologiiu.html>

REGNUM; 2020.11.30; В ЮГРЕ ОТРЕМОНТИРОВАНА ДОРОГА, СВЯЗЫВАЮЩАЯ СУРГУТ И НИЖНЕВАРТОВСК

В Югре отремонтирован участок дороги Сургут – Нижневартовск, протяженностью 23 км. Об этом сообщает портал правительства ХМАО «С общенациональными целями в будущее Югры», посвященный реализации национальных проектов в регионе.

Данная автодорога связывает два крупнейших города Ханты-Мансийского автономного округа. По ней ежедневно проезжает около пяти тысяч автомобилей. Ремонтные работы велись с июня 2020 года в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Финансирование осуществлялось из федерального и регионального бюджетов.

Верхний слой дорожного покрытия выполнен из щебеночно-мастичного асфальтобетона с добавлением полимерно-битумных вяжущих (ПБВ), который имеет высокую износостойкость, длительный срок эксплуатации и низкий показатель уровня шума при

движении транспорта. Также дорожники частично заменили барьерное ограждение, сделали разметку из термопластика.

Всего в ХМАО в 2020 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** отремонтировано 165,5 км региональных автомобильных дорог.

<https://regnum.ru/news/3127977.html>

ТАСС; 2020.11.27; КОСТРОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫПОЛНИЛА ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА НА 2020 ГОД

Подрядчики в Костромской области отремонтировали в 2020 году 183,21 км дорог по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Регион полностью выполнил целевые показатели **нацпроекта** на этот год, сообщила в пятницу пресс-служба администрации Костромской области.

«В 2020 году в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** выполнен ремонт 47 участков дорог регионального и межмуниципального значения общей протяженностью 159,11 км и 24 объектов в границах Костромской городской агломерации, протяженностью 24,1 км», – говорится в сообщении.

На повышение безопасности и качества автомобильных дорог в Костромской области в этом году было привлечено более 2,7 млрд руб. Также в регионе по **нацпроекту** выполняются работы по повышению безопасности дорожного движения.

«По динамике снижения дорожных аварий с летальным исходом в 2020 году Костромская область стала лучшей среди 85 регионов страны – уменьшение на 31,8%. Для сравнения, в среднем по стране этот показатель составляет 16%», – уточняет пресс-служба администрации.

В 2021 году в Костромской области по **нацпроекту** планируется отремонтировать 237,4 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения. На проведение работ будет привлечено около 2,9 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kostromskaa-oblast-vypolnila-celevye-pokazateli-doroznogo-nacproekta-na-2020-god>

ТАСС; 2020.11.27; ЧЕРНЫШЕНКО: ПОТРЕБНОСТЬ В БЕСПЛАТНОМ ТАКСИ ДЛЯ ВРАЧЕЙ ЕСТЬ МИНИМУМ В ПОЛОВИНЕ РЕГИОНОВ РФ

Более 40 российских регионов уже подтвердили потребность в обеспечении врачей бесплатным проездом на такси, в 16 регионах такой проблемы пока нет. Об этом в ходе совещания в правительстве заявил вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко.

«Мы анализируем сейчас заявки со стороны регионов, чтобы оценить потребность [в бесплатном такси]. Например, в 16 регионах сказали, что у них такой проблемы вообще нет, 26 регионов еще не ответили, а в 43 субъектах обозначали потребность в такси – там порядка 7 тыс. врачей, которым надо в среднем в день осуществлять 10-15 поездок», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/10116915>

ТАСС; 2020.11.27; КАБМИН РАЗРАБОТАЛ МЕХАНИЗМ ФИНАНСИРОВАНИЯ ТАКСИ ДЛЯ ПОЕЗДОК ВРАЧЕЙ

Правительство РФ разработало механизм финансирования такси для поездок врачей, апробация будет проходить в регионах с наиболее сложной эпидемиологической ситуацией. Об этом ТАСС сообщил вице-премьер Дмитрий Чернышенко.

«Механизм службы такси для врачей приоритетно отработаем в регионах с наиболее сложной ситуацией с ковид. Перечень субъектов, а также финансовую потребность, составляет Минцифры, исходя из обобщенных данных Минздрава, ОНФ и данных регионов. Достигнуты договоренности с крупнейшими операторами такси, рассчитываем, что далее к системе присоединятся другие, в том числе региональные перевозчики», – отметил Дмитрий Чернышенко.

В аппарате вице-премьера отметили, что поручение обеспечить оказание данной меры поддержки в регионах дано министру цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Максиму Шарапову. Дежурные участковые получают возможность бесплатно передвигаться на такси к пациентам на дом. Для этого они будут указывать начальный или уже по итогам конечный адрес дежурства. Во время смены машина с врачом будет следовать по запланированным адресам в течение дня.

18 ноября на совещании президента РФ Владимира Путина с членами кабинета Чернышенко заявил, что правительство совместно с операторами связи оперативно займется проблемой дозвона россиян до медицинских учреждений. Путин тогда указал на то, что необходимо решить проблему, когда «людям не так просто дозвониться» до больниц. Также вице-премьер пообещал отдельно проработать вопрос интеграции с Единой системой идентификации и аутентификации перевозок врачей. После этого задача по выработке механизма предоставления компенсации операторам перевозчиков была поставлена Минцифре.

<https://tass.ru/ekonomika/10115131>

ТАСС; 2020.11.27; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ВЫДЕЛИТ 200 МЛН РУБЛЕЙ НА ЗАКУПКУ ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ ДЛЯ ВЛАДИВОСТОКА

Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики закупит для Владивостока малую дорожную технику на 200 млн рублей. Как заявил журналистам в пятницу министр Алексей Чекунков, она поможет не только привести город в порядок после ледяного дождя, но и сделать его в целом комфортнее.

Чекунков прибыл во Владивосток утром в понедельник по поручению председателя правительства РФ Михаила Мишустина для создания рабочей группы по ликвидации последствий ледяного дождя и помощи пострадавшим гражданам. В рабочую группу вошли представители МЧС, Минэнерго, Минстроя, **Минтранса**, Минфина, Минздрава и Минтруда. Координирует работу Минвостокразвития.

«Мы сейчас в экстренном порядке по линии министерства развития Дальнего Востока на 200 млн рублей до конца этого года будем доставлять сюда малую дорожную технику, для того, чтобы все-таки Владивосток и быстрее восстановить после катаклизма, ну, и сделать его более комфортным для жителей», – сказал министр.

Он отметил, что Владивосток как административная столица Дальнего Востока должен быть лучше готов к таким катаклизмам. При этом у жителей региона и раньше были «нарекания по поводу жилищно-коммунальных вопросов, по поводу работы коммунальных служб».

<https://tass.ru/obschestvo/10111855>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.27; НИЖЕГОРОДСКИЙ ГУБЕРНАТОР РАССКАЗАЛ ПУТИНУ О РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ

Губернатор Нижегородской области Глеб Никитин доложил президенту России Владимиру Путину о реализации национальных проектов в регионе, сообщает пресс-служба областного правительства.

Путин провел рабочую встречу с губернатором Нижегородской области в Сарове 26 ноября.

«На встрече обсуждались темпы жилищного строительства в регионе, а также выполнение национальных проектов. Губернатор Нижегородской области отметил, что несмотря на пандемию, безусловным приоритетом развития региона остается реализация **нацпроектов** и достижение национальных целей. Количество мероприятий национальных проектов по сравнению с 2019 годом выросло на 38%», – говорится в сообщении.

По словам Никитина, власти региона по всем национальным проектам работают в соответствии с графиком. «По ряду **нацпроектов**, таких как «Экология», «**Безопасные и качественные дороги**» и «**Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**», «Жилье и городская среда», мы при поддержке правительства страны уже в 2020 году получили дополнительные средства из федерального бюджета за счет перераспределения в связи с опережающей реализацией проектов», – цитирует пресс-служба правительства региона слова Никитина.

Никитин добавил, что одним из драйверов экономики региона является жилищное строительство. «В прошлом году рост в жилищном строительстве был 4,3%, в этом году рассчитываем сохранить такой же показатель. За 10 месяцев года рост уже составил около 7%», – отметил губернатор Нижегородской области.

<https://ria.ru/20201127/proekty-1586599838.html>

ПРАЙМ; 2020.11.27; ВЭБ-ЛИЗИНГ СОХРАНИТ ВЫСОКУЮ ИНТЕГРАЦИЮ С МАТЕРИНСКОЙ КОМПАНИЕЙ, ОБЪЕДИНИВШИСЬ С ГТЛК – S&P

«ВЭБ-лизинг» сохранит высокую интеграцию с материнской компанией после объединения с ГТЛК, говорится в сообщении пресс-службы международного рейтингового агентства S&P.

Ранее премьер-министр РФ Михаил Мишустин сообщил о намерении преобразовать две государственные лизинговые компании в Единую лизинговую компанию. Данная инициатива является частью реформы российских институтов развития.

«Мы ожидаем, что в отсутствие значительных изменений стратегии ВЭБ.РФ в отношении компании «ВЭБ-лизинг», являющейся лизинговым подразделением группы, чрезвычайно высокая интеграция компании в деятельность материнской структуры сохранится. Как следствие, мы по-прежнему считаем «ВЭБ-лизинг» «ключевой» дочерней структурой ВЭБ.РФ», – говорится в сообщении.

В S&P отметили, что ВЭБ.РФ и ее лизинговое подразделение «ВЭБ-лизинг» играют исключительную роль в реализации инфраструктурных проектов правительства, включая политику импортозамещения в транспортной отрасли, особенно в авиации.

ТАСС; 2020.11.27; ГЕНКОНСУЛ РФ СООБЩИЛ, ЧТО ГРАНИЦА РОССИИ И КНР В МАНЬЧЖОУЛИ ОТКРЫТА ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Погранпереходы в расположенном на границе с Забайкальским краем городе Маньчжоули (автономный район Внутренняя Монголия, Северный Китай) продолжают действовать для железнодорожного и автомобильного грузового транспорта. При этом в городе в пятницу объявлено повторное тестирование населения из-за вспышки коронавирусной инфекции. Об этом сообщил по телефону корреспонденту ТАСС генеральный консул РФ в Харбине Владимир Ощепков.

«Мы только что связывались с местными властями, они подтвердили, что все погранпереходы продолжают действовать», – сказал Ощепков. Вместе с тем, продолжил он, «есть небольшое снижение по автомобильному транспорту, что связано с более тщательными проверками и противоэпидемическими мероприятиями в целом».

С 21 ноября в Маньчжоули выявлено 11 подтвержденных случаев заболевания, также установлен один бессимптомный носитель. За последние сутки новых заболевших не зафиксировано.

Источник вспышки неясен

В среду в Маньчжоули закончилось массовое тестирование, обследовано больше 200 тыс. человек, то есть практически все население. Вместе с тем, как сообщает в пятницу местный штаб по борьбе с эпидемией, с 14:00 по пекинскому времени (09:00 мск) начнется повторное тестирование всех находящихся на данный момент в Маньчжоули. Как полагают местные власти, это должно помочь определить источник распространения инфекции.

Первыми выявленными заболевшими была супружеская пара. По мнению китайских специалистов, выявленный у них штамм «имеет зарубежное происхождение». На пресс-конференции в четверг глава Центра контроля за инфекционными заболеваниями автономного района Внутренняя Монголия Ван Вэньжуй заявил, что штамм «весьма напоминает распространенный в России», однако к окончательному выводу специалисты не пришли.

Меры в Маньчжоули

Сейчас, как рассказал Ощепков, шесть жилых комплексов в Маньчжоули, где проживают заболевшие, закрыты на карантин. Передвижение по городу возможно только со справкой о состоянии здоровья. Город закрыт для пассажирского сообщения с другими китайскими населенными пунктами, завозится только самое необходимое для осуществления нормальной жизнедеятельности, противоэпидемические средства. Временно закрыты школы и вузы, детские сады, не работают развлекательные заведения. С 24 ноября не ходит общественный транспорт. Введен запрет на собрания и массовые мероприятия.

О городе

Город Маньчжоули является важным логистическим центром на границе России и Китая: там расположен грузопассажирский пограничный переход «Забайкальск – Маньчжурия». Из-за пандемии с 9 апреля этого года власти Китая приостановили пассажирское сообщение через **пункт пропуска**.

<https://tass.ru/politika/10111783>

ТАСС; 2020.11.27; МЧС ПРОДЕЗИНФИЦИРОВАЛО 45 ТЫС. ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА

Специалисты МЧС России в рамках борьбы с распространением коронавирусной инфекции провели дезинфекцию более 45 тыс. зданий и сооружений транспортной инфраструктуры. Об этом ТАСС в пятницу сообщили в пресс-службе ведомства.

«На сегодняшний день силами чрезвычайного ведомства продезинфицировано около 80 тыс. социально-значимых объектов, в том числе более 45 тыс. зданий и сооружений транспортной инфраструктуры», – сказали в пресс-службе.

Кроме того, как отметили в МЧС, с начала пандемии обработано около 10 тыс. км дорог и более 209 тыс. единиц техники. Так, накануне в Москве была проведена дезинфекция пассажирского вагонного депо Казанского вокзала. Специалисты обработали административные помещения, а также места общего пользования площадью 15 тыс. кв. м. Также в Брянской области сотрудники ведомства провели обработку троллейбусов, было продезинфицировано более 70 машин. С начала осени подвижной состав муниципального пассажирского транспорта обработан уже порядка 40 раз. Транспорт обработали также в Костроме.

МЧС в период пандемии коронавируса проводятся постоянные работы по дезинфекции лечебных, образовательных учреждений и других важных объектов.

<https://tass.ru/ekonomika/10111841>

ТАСС; 2020.11.27; НА ЕДИНСТВЕННОЙ ПЕРЕПРАВЕ ЧЕРЕЗ ОБЬ НА ЯМАЛЕ ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТА

Движение для всех видов транспорта открыто на ледовой переправе через реку Обь в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО). Об этом сообщили в пресс-службе департамента транспорта и дорожного хозяйства региона в пятницу.

«27 ноября с 12:00 на ледовой переправе Салехард – Лабытнанги открывается движение для всех видов транспортных средств общей массой до 3,5 тонн, для гусеничных – общей массой до 5 тонн. Движение по переправе осуществляется по одной полосе в реверсивном режиме», – сообщил начальник отдела содержания и ремонта автомобильных дорог ГКУ «Дорожная дирекция ЯНАО» Владимир Щепин.

Несмотря на теплую погоду подрядная организация наморозила необходимую толщину льда и открыла движение в срок. В прошлом году ледовую переправу для проезда открыли на неделю раньше – 20 ноября. «Также сегодня с 20:00 суда на воздушной подушке «Нептун-23» прекращают перевозку пассажиров», – уточнили в департаменте.

<https://tass.ru/ural-news/10112497>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.30; В ГИБДД НАЗВАЛИ ПРИНЦИП ИЗМЕНЕНИЯ ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ ЧАСТИ ЭКЗАМЕНА НА ПРАВА

Билеты к экзамену на водительские права будут перерабатывать с учетом статистики аварийности на дорогах, рассказал РИА Новости заместитель начальника ГУОБДД МВД России Николай Шеюхин.

«Пакет документов (с данными о ДТП – ред.) оформляют в рамках дорожно-транспортных происшествий. Это оперативная система сбора», – сказал Шеюхин. Далее данные попадают в аналитическую систему, по которой можно смотреть, где растет аварийность, почему происходят ДТП, отметил он.

«Исходя из этого, конечно, мы предполагаем переработку экзаменационных билетов, но с учетом анализа аварийности и конкретных фактов дорожно-транспортных происшествий», – объяснил Шеюхин.

Глава ГИБДД России Михаил Черников ранее рассказал РИА Новости, что инспекторы, принимая экзамены на права по новым правилам, будут делать упор на оценку навыков вождения в реальной обстановке, включая умение парковаться.

Он пояснил, что, несмотря на сокращение второго этапа в экзамене, где было практическое задание «площадка», расширенная линейка упражнений даст «возможность сотруднику Госавтоинспекции понять, насколько водитель будет безопасен».

<https://ria.ru/20201130/ekzamen-1586886928.html>

ТАСС; 2020.11.29; В ОРЕНБУРГЕ ПОСТРОИЛИ ПУТЕПРОВОД ВЗАМЕН ЧАСТИЧНО ОБРУШИВШЕЙСЯ РАЗВЯЗКИ

Движение открыто по путепроводу на улице Терешковой в Оренбурге. Объект построили на месте моста, частично обрушившегося в декабре 2019 года, сообщил в воскресенье губернатор Оренбургской области Денис Паслер в Instagram.

«Открыли движение по путепроводу на улице Терешковой в Оренбурге. Меньше года потребовалось строителям, чтобы заново построить объект. Сегодня это современный путепровод, который отвечает всем требованиям безопасности», – написал Паслер.

По его словам, срок эксплуатации объекта составляет не менее 50 лет. Глава региона отметил, что после частичного обрушения моста в декабре 2019 года в регионе проверили все подобные сооружения.

В 2021 году в Оренбургской области планируют открыть сразу несколько новых и реконструированных мостов: у села Тасбулак в Новоорском районе, через реку Боровка в Грачевском районе, через реку Малый Уран в Александровском районе и через реку Неть в Шарлыкском районе.

«Еще один масштабный объект – мост через Сакмару на въезде в Оренбург. В рамках Транспортной недели обсуждали этот проект с заместителем **министра транспорта Российской Федерации** – руководителем **Федерального дорожного агентства Андреем Костюком**. Ищем варианты финансирования, чтобы приступить к реконструкции объекта», – написал Паслер.

Вечером 2 декабря 2019 года частично обрушился виадук, соединяющий Загородное шоссе и улицу Терешковой в Оренбурге. В момент обрушения мост находился на реконструкции. Вероятной причиной произошедшего стало превышение нагрузки на конструкции: по мосту проехал грузовик весом 65 т вместо 30 разрешенных. По факту произошедшего было возбуждено два уголовных дела.

<https://tass.ru/v-strane/10123783>

ИНТЕРФАКС; 2020.11.27; ПРОЕКТ РОСТОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА НУЖДАЕТСЯ В ДОПОЛНИТЕЛЬНОМ ФИНАНСИРОВАНИИ – ХУСНУЛЛИН

Проект строительства транспортного кольца вокруг Ростова-на-Дону нуждается в дополнительном финансировании, сообщил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин журналистам в пятницу.

«Ключевой вопрос обсуждения сегодня – это строительство ростовского кольца транспортного, важнейший мегапроект уровня не то, что российского, даже европейского уровня. Большие инвестиции, большой объем строительства. Видим, что на многих участках работа развернута. Но работы еще очень много, конечно нужно дополнительное финансирование, которое мы сегодня обсудили с Василием Юрьевичем (Голубев, губернатор Ростовской области – ИФ)», – сказал Хуснуллин.

По словам Голубева, активно ведется строительство западного и северного обхода, являющихся составляющей кольца.

«У нас есть часть кольца, с которой нужно сейчас работать. Та часть, которая его не сомкнула – порядка 14 км – и мы обсудили, что нам необходимо активно отработать вопрос, связанный с проектированием этого участка, и конечно, механизм финансирования. Это является принципиальным, это – стратегическая задача, решить ее необходимо, как мы говорим, примерно в течение пятилетки. Я надеюсь, что у нас получится. Мы работаем на эти сроки», – сказал Голубев.

В июне губернатор обратился к президенту РФ Владимиру Путину с просьбой оказать региону поддержку в реализации проекта строительства транспортного кольца вокруг Ростова-на-Дону.

«Это – такой амбициозный проект стоимостью 110 млрд рублей с учетом подходов к трассе М-4, и новый участок 35,5 км (транспортный обход города-спутника Аксай – ИФ), который даст возможность увести почти 120-тысячный поток (автомобилей – ИФ), который – особенно летом – проходит, по сути дела, через Ростов (. . .) Мы для себя поставили амбициозную задачу: попробовать это (построить кольцо – ИФ) сделать в течение ближайших пяти лет», – сказал Голубев.

По словам губернатора, протяженность кольца составляет 110 км, основная его часть уже существует, значительная часть уже строится, в том числе, с участием федеральных структур.

Транспортный диаметр кольца формируют существующий северный обход, будущие развязки на Западном выезде из города и на 9-м км трассы Ростов-Таганрог, Западный и Южный обходы, а также глубокий обход города-спутника – Аксая.

Некоторые участки будущего кольца уже есть. В частности, построены две очереди северного обхода, ведется второй этап реконструкции южного въезда, в активной фазе – строительство объезда Аксая.

ТАСС; 2020.11.27; БОЛЕЕ 9 МЛН АВТОМОБИЛЕЙ ПРОЕХАЛО ПО ТРАССЕ М-11 ЗА ГОД С ЕЕ ОТКРЫТИЯ

Более 9 млн автомобилей проехало по трассе М-11 Москва – Санкт-Петербург, находящейся в доверительном управлении «Автодора», за год с ее открытия. В среднем по автодороге ежедневно проезжали 24 тыс. машин, а в пиковые месяцы – свыше 37 тыс., сообщили ТАСС в пресс-службе госкомпании.

Открытие движения по всей трассе состоялось 27 ноября 2019 года. В торжественной церемонии принимали участие президент РФ Владимир Путин, занимавший тогда пост **министра транспорта Евгений Дитрих** и глава «Автодора» Вячеслав Петушенко.

«Суммарно более 9 млн. ТС [транспортных средств] проехало с 1 ноября 2019 года [движение по части участков было запущено раньше] по 23 ноября 2020 года, – рассказали в «Автодоре» – Среднесуточная интенсивность по всем маршрутам от км 208 до км 684 за год составила 24 тыс. ТС, а в пиковые месяцы свыше 37 тыс.».

Самыми востребованными среди автомобилистов стали участки с 208-го по 684-й км (19,6% от общего числа проездов 2020 года), с 668-го по 684-й км (15,1%) и с 208-го по 668-й км (8,7%), уточнили в госкомпании.

Большая часть трассы находится в доверительном управлении «Автодора», небольшой участок от Москвы до Солнечногорска (15-58 км) – «Северо-Западной концессионной компании».

<https://tass.ru/v-strane/10111517>

ТАСС; 2020.11.27; В НОВОКУЗНЕЦКЕ СОЗДАДУТ ЖЕНСКУЮ БРИГАДУ ВОДИТЕЛЕЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Женскую бригаду водителей общественного транспорта создадут в Новокузнецке, чтобы укомплектовать штат сотрудников для нового пассажирского перевозчика, который стал обслуживать большую часть маршрутов в результате транспортной реформы. Соответствующее решение принято муниципальными властями для решения вопроса нехватки водителей для транспортной реформы в городе, сообщил в пятницу мэр Новокузнецка Сергей Кузнецов.

Транспортная реформа в Новокузнецке началась 18 ноября. В первые дни работы новый перевозчик «Питеравто» из-за нехватки машин, водителей и сбоев в работе диспетчерской службы допустил значительные задержки в движении общественного транспорта, что вызвало недовольство у горожан. Власти приняли решение сделать проезд в автобусах «Питеравто» бесплатным до конца ноября, чтобы компенсировать неудобство для жителей города.

«Мной сегодня принято решение о создании в городе женской бригады водителей. И главное: женщины смогут пройти обучение на категорию «Д» с 50% оплатой. Остальные средства будут компенсированы», – написал Кузнецов на своей официальной странице в Instagram.

Кузнецов напомнил, что у основного перевозчика в штате преобладают водители-вахтовики, которые приехали в Новокузнецк из Москвы, Санкт-Петербурга, Сочи, Петрозаводска и других городов РФ. «Кузбассавто» не смог к началу реформы набрать сотрудников из числа жителей Новокузнецка. Как сообщили ТАСС в правительстве Кузбасса, на 27 ноября приняты на работу в транспортное предприятие 335 человек, из них 225 вахтовиков. При этом кадровая потребность перевозчика составляет порядка 600 человек.

О транспортной реформе в городе

Летом мэрия Новокузнецка выбрала перевозчиков, которые придут на смену мелким частным транспортным компаниям. Большую часть городских маршрутов теперь должна обслуживать зарегистрированная в Санкт-Петербурге транспортная компания «Питеравто». Это решение было негативно воспринято местными предпринимателями,

которые не хотели лишиться прибыльных маршрутов, а их водители отказались сотрудничать с новым пассажирским предприятием. В результате кадры пришлось набирать в других городах и регионах.

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

<https://tass.ru/sibir-news/10113979>

ТАСС; 2020.11.27; ГЛАВА ИЖЕВСКА ПЛАНИРУЕТ В БЛИЖАЙШИЕ 5-6 ЛЕТ ЗАПУСТИТЬ В ГОРОДЕ БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАЮЩИЕ ТАКСИ

Глава Ижевска Олег Бекмеметьев сообщил, что рассчитывает в ближайшие пять – шесть лет запустить в городе беспилотные летающие такси, так как производство беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) в республике развивается быстрыми темпами. Об этом он сообщил журналистам, уточнив, что варианты такой новации обсуждали в «Сколково».

«Мы базировали эту идею на том, что у нас очень успешно работает ряд компаний, которые развивают именно эту сферу – беспилотные летательные аппараты. Пока с другими задачами и целями, но я уверен, что, начав переговоры с нашими бизнесменами, которые этим занимаются, мы найдем взаимопонимание. Надеемся на это, и, возможно, развитие пойдет именно в сторону такого вида общественного транспорта как беспилотное такси или управляемое пилотное такси, но именно воздухоплавающее», – сказал Бекмеметьев.

По его словам, учитывая быстрые темпы развития технологий, подобный транспорт в Ижевске может появиться в ближайшие пять – шесть лет.

«Технологии развиваются очень быстро. Я уверен, и об этом говорили и другие главы городов на сессии в «Сколково», что мы не забегаем вперед. Мы догоняем с этой нашей идеей, догоняем, например, те проекты, которые есть в Корее, в южноазиатских странах. <...> Если дорогу проектировать год – полтора от момента, когда деньги найдены, строить ее – это еще плюс 4 года, – то есть 5-6 лет на дорогу. А за это время, учитывая, какими темпами смартфоны у нас появились, я думаю, что летающее такси может появиться гораздо быстрее», – сказал глава города.

«Кстати, после нашего выступления в «Сколково» многие главы городов, которые проходят с нами параллельно обучение, они подходили и спрашивали, что это такое, с чем это едят», – добавил глава города.

Созданием беспилотных летательных аппаратов в Удмуртии занимается компания Zala Aero – ведущий российский разработчик и производитель беспилотных воздушных систем и мобильных комплексов. С января 2015 года группа компаний входит в АО «Концерн «Калашников». В настоящее время в России применяется более 2 тыс. беспилотных комплексов Zala для охраны государственных границ, проведения разведывательных и спасательных операций, мониторинга нефтегазовой инфраструктуры, обследования объектов повышенной опасности и мест чрезвычайных ситуаций.

<https://tass.ru/obschestvo/10104495>

ТАСС; 2020.11.27; ВЛАСТИ ЗАБАЙКАЛЬЯ ОСВОБОДИЛИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОКАРОВ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА

Законодательное собрание Забайкальского края в пятницу приняло во втором, окончательном, чтении законопроект, который с 2021 года бессрочно освобождает владельцев электромобилей от транспортного налога, сообщает с пленарного заседания корреспондент ТАСС.

«Закон принят, будет оформлено постановление», – сказал после голосования первый зампреда заксобрания края Дмитрий Тюрюханов.

Как ранее сообщила пресс-служба регионального парламента, проект закона разработан Министерством строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края. Как ожидается, мера будет стимулировать использование электромобилей в регионе, что снизит загрязнение воздуха.

По данным УМВД по краю, в Забайкалье зарегистрировано 143 транспортных средства, оснащенных исключительно электрическими двигателями.

<https://tass.ru/ekonomika/10113047>

ТАСС; 2020.11.26; ОКОЛО 35 ЗАПРАВОЧНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ УСТАНОВЯТ В НОВОСИБИРСКЕ В 2021 ГОДУ

Новосибирские власти совместно с компанией «Энергосбыт» планируют в первом квартале 2021 года установить около 35 заправочных станций для электромобилей, основная часть которых будет расположена вдоль трасс на выездах из городов, сообщил в пятницу в пресс-центре ТАСС начальник департамента промышленности, инноваций и предпринимательства мэрии Новосибирска Александр Люлько.

По его словам, сейчас в Новосибирске насчитывается более 1 000 электромобилей, и их количество будет увеличиваться, поэтому для них необходимо создавать инфраструктуру. В городе уже работают 14 станций подзарядки, созданных компанией «Энергосбыт», большая часть которых остается бесплатной на данный момент. Они установлены в общественных местах Новосибирска, Академгородка и находящегося рядом города Бердск, а также около торговых центров и на некоторых автозаправках города.

«В первом квартале 2021 года планируется установить около 35 станций – не только в Новосибирске», – сказал Люлько. Он уточнил, что основная часть заправок будет установлена вдоль трасс на выездах в сторону таких городов, как Томск, Ленинск-Кузнецкий, Искитима.

Предполагается, что проект по установке зарядок будет реализован в рамках государственно-частного партнерства: компания «Энергосбыт» берет на себя установку заправочных станций, в свою очередь мэрия оказывает поддержку в предоставлении участков для них. Люлько не поясняет, какое количество средств будет потрачено на установку данных заправочных станций.

Установка заправочных станций для электромобилей включена в дорожную карту программы «Умный город», которая предполагает развитие дорожного строительства, транспорта, экологии, доступной среды, смарт-технологии в ЖКХ, энергетики и энергоэффективности. Реализация мероприятий проекта включена в национальный проект «Жилье и городская среда», который предполагает формирование современной комфортной городской среды. Общий объем финансирования мероприятий из всех источников, включая внебюджетные, превышает 1 трлн рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/okolo-35-zapravocnyh-stancij-dla-jelektromobilej-ustanovat-v-novosibirsk-e-v-2021-godu>

ТАСС; 2020.11.26; САХАЛИНСКИЕ ДЕПУТАТЫ ПРОДЛИЛИ ЛЬГОТУ НА ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ДЛЯ МАШИН НА ГАЗЕ ДО 2025 ГОДА

Депутаты Сахалинской областной думы во втором окончательном чтении приняли изменения в закон «О транспортном налоге». Действие льготы на транспортный налог в размере 50% для автомобилей на природном газе продлевается до 2025 года, сообщила пресс-служба областного парламента.

«Продлеваются до 2025 года льготы на транспортный налог в размере 50%. Это касается автовладельцев, чье транспортное средство в качестве моторного топлива использует природный газ. Уточним, что эта новация не относится к гражданам, которые уже

воспользовались льготой о полном освобождении от уплаты транспортного налога», – пояснили в пресс-службе.

По мнению парламентариев, принятие поправок в закон позволит стимулировать местное население покупать автомобили на более экологичном топливе. Транспортный налог также снижен на 50% для владельцев электрокаров.

В конце лета губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко сообщал, что власти региона планируют за 10 лет перевести весь транспорт на газ и электричество, полностью отказавшись от бензина и дизельного топлива.

<https://tass.ru/ekonomika/10102737>

ТАСС; 2020.11.27; ЯПОНИЯ ПРОДОЛЖИТ ПОПЫТКИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНССИБА ДЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ЕС – МИНИСТЕРСТВО

В будущем году Япония намерена продолжить попытки использования Транссибирской магистрали для грузоперевозок в Европу по итогам демонстрационного проекта с первым полносоставным контейнерным поездом с японскими грузами, который был отправлен 18 ноября из Владивостока, сообщили РИА Новости в японском министерстве земель, инфраструктуры, транспорта и туризма.

«С будущего года мы предполагаем продолжить попытки использования Транссиба, но в настоящее время пока нет решения, как это сделать», – отметили в ведомстве. В 2018 году уже были предприняты попытки перевозить грузы между Японией и Москвой по Транссибу, а в 2019 году – из Японии в страны Евросоюза. «В результате хотя было явное преимущество по времени выполнения заказа, для японских грузоотправителей и логистических операторов стоимость использования Транссиба стала самой большой проблемой», – пояснили в министерстве.

По его данным, в результате переговоров с российской стороной в поисках путей урегулирования проблемы был предложен способ отправки грузов полносоставным контейнерным поездом в качестве меры решения проблемы стоимости, и в 2020 году решено было осуществить демонстрационную грузоперевозку.

«Итоги нынешней демонстрационной перевозки будут подведены после того, как будут перевезены все грузы, в течение текущего финансового года (до конца марта 2021 года). После этого будут проведены слушания участников проекта о возможности дальнейшего использования Транссиба», – сообщили в японском ведомстве.

Как сообщила ранее пресс-служба РЖД, в составе поезда – контейнеры с различными товарами. Они были отгружены из нескольких портов Японии – Хакаты, Кобэ, Тоямы, Йокогамы – и консолидированы в рамках регулярного морского сервиса Fesco на одном судне, которое прибыло во Владивосток 16 ноября. Состав проследует по железной дороге по специальному расписанию, затем будет передан на Белорусскую железную дорогу и прибьет в Брест, где контейнеры перегрузят на «узкую» колею, и они отправятся далее до пунктов назначения в Европе.

Логистическое сопровождение проекта обеспечивает АО «РЖД Логистика» (дочернее общество ОАО «РЖД») и Fesco, реализующие интермодальный транзитный сервис для ускоренной доставки грузов по Транссибу Trans-Siberian LandBridge. Сервис Trans-Siberian LandBridge позволяет значительно снизить сроки перевозки грузов в сравнении с традиционными морскими маршрутами. Доставка от портов Японии до портов Европы через Суэцкий канал занимает до 50 суток, в то время как с использованием Транссибирского мультимодального маршрута – вдвое меньше.

ТАСС; 2020.11.27; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЛАТВИИ И РОССИИ ОБСУДИЛИ ОТКРЫТИЕ МАРШРУТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – КАЛИНИНГРАД

Возможность открытия пассажирских перевозок по маршруту Санкт-Петербург – Калининград через территорию Латвии обсудили в ходе дистанционной встречи

председатель правления «Латвийской железной дороги» (ЛЖД) Марис Клейнбергс и первый заместитель руководителя «Российских железных дорог» (РЖД) Сергей Павлов. Об этом в пятницу сообщает пресс-служба ЛЖД.

«На встрече с руководством российского железнодорожного предприятия мы обсудили новые возможности сотрудничества и способы наиболее эффективного решения актуальных вопросов», – указал Клейнбергс. «Хотя в результате пандемии вируса международные пассажирские перевозки по железной дороге в настоящее время не выполняются, в ходе беседы мы обсудили и возможность открытия в будущем пассажирских перевозок по маршруту Санкт-Петербург – Калининград с пересечением территории Латвии. ЛЖД уже приступила к работе над вопросами, связанными с согласованием маршрута, и на встрече мы договорились, что в будущем году работа над этим проектом продолжится», – подчеркнул он.

В ходе встречи стороны обсудили уже налаженное сотрудничество и продвижение начатых проектов, а также договорились о дальнейших совместно реализуемых инициативах на будущий год. Кроме того, руководство ЛЖД и РЖД договорилось о необходимости разработки и реализации новых проектов, а также о совместной работе над упрощением нормативных процедур, чтобы способствовать конкурентоспособности железнодорожных перевозок и таким образом увеличить объемы грузов. Как отмечают в ЛЖД, учитывая все большее движение к наиболее дружественным окружающей среде видам транспорта, это может стать существенной предпосылкой для большего перенесения грузов с автотранспорта на железную дорогу.

Возможности более тесного сотрудничества сторон также обсуждались на состоявшейся в начале этого месяца пленарной сессии Совета по координации транссибирских перевозок, где одним из актуальных вопросов стало увеличение емкости инфраструктуры для перевозок из Азии в Европу. «ЛЖД в этом году присоединилась к железнодорожному коридору грузовых перевозок Северное море – Балтийское море, в то же время по нашей инициативе этот коридор был продлен до Белоруссии и России. Таким образом, маршрут через Ригу стал значимой частью европейского коридора грузовых перевозок, обеспечив сообщение с Китаем. Использование этого транзитного пути при доставке грузов к латвийским портам и далее в Западную Европу или Скандинавию могло бы разделить нагрузку с другими интенсивно используемыми коридорами и привлечь больше грузов», – отметил Клейнбергс.

ТАСС; 2020.11.27; РЖД ЗАПУСТЯТ ПРЯМОЙ ПОЕЗД ИЗ МОСКВЫ ДО ЛЫЖНОГО КУРОРТА В АПАТИТАХ К НОВОМУ ГОДУ

Двухэтажный «Горнолыжный экспресс» из Москвы в Апатиты Мурманской области до курорта в Хибинах начнет ходить в новогодние праздники. Об этом в пятницу сообщает пресс-служба ОАО «РЖД».

«Для развития туристических возможностей северо-западных регионов России и удобства пассажиров, увлекающихся зимними видами спорта, на новогодние и рождественские праздники холдинг «РЖД» запускает двухэтажный поезд № 100/99 «Горнолыжный экспресс» Москва – Апатиты, на котором можно добраться до горнолыжного курорта Хибини», – сказано в сообщении.

Уточняется, что поезд будет курсировать с 28 декабря 2020 года по 10 января 2021 года по специально разработанному расписанию, которое представлено на сайте компании. На маршруте предусмотрены остановки на станциях: Тверь, Чудово, Волховстрой, Свирь, Петрозаводск, Медвежья Гора, Беломорск, Кемь, Кандалакша.

В компании отметили, что состав поезда будет сформирован из 11 двухэтажных купейных вагонов, в каждом будет предусмотрено дополнительное багажное купе для бесплатной перевозки спортивного инвентаря пассажиров: лыж и сноубордов. При этом оформления перевозочных документов не потребуется.

«Стоимость билета от Москвы до Апатитов в зависимости от даты оформления составляет от 1 999 рублей. Участникам программы лояльности «РЖД Бонус» доступна скидка 50 % при оформлении билета за баллы», – уточняется в сообщении.

Ранее сообщалось, что к Новому году «РЖД» запустит специальный комфортный электропоезд из Мурманска до Кировска «Лыжная стрела», который также будет возить туристов и гостей к горнолыжному курорту в Хибинах.

<https://tass.ru/ekonomika/10114957><https://tass.ru/ekonomika/10114957>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.27; РЖД ПЕРЕДЕЛАЛИ КОМНАТЫ ОТДЫХА В СОВРЕМЕННЫЕ ОТЕЛИ НА 22 ВОКЗАЛАХ

РЖД преобразовали комнаты отдыха в современные отели на 22 российских вокзалах, сообщила компания.

РЖД реализуют проект по преобразованию комнат длительного отдыха в современные гостиницы. Пилотный проект по преобразованию комнат длительного отдыха в формат современных отелей был реализован на станции Псков в конце 2019 года.

«В конце ноября новые отели открылись еще на пяти вокзальных комплексах страны: Кемерово, Самара, Волгоград, Пенза и Ульяновск-Центральный... В настоящее время новые гостиницы появились уже на 22 вокзальных комплексах», – говорится в сообщении в пятницу.

Отели на вокзалах отличает удобное расположение в центре городов с удобным транспортным сообщением. В них есть все необходимое для комфортного проживания как для бизнес-путешественников, так и для самостоятельных туристов и семей с детьми.

Отмечается, что для удобства пассажиров предусмотрена гибкая система заселения и проживания: гости сами определяют время заезда, а также продолжительность проживания (6, 12 или 24 часа).

«Особое внимание уделяется соблюдению противоэпидемических мероприятий. В гостиницах проводится ежедневный мониторинг здоровья персонала, на регулярной основе осуществляется проветривание и тщательная уборка помещений с применением сертифицированных дезинфицирующих средств. Для гостей и сотрудников отелей также предусмотрен запас средств индивидуальной защиты, установлены санитарные станции с антисептиками для обработки рук», – добавляют РЖД.

<https://realty.ria.ru/20201127/oteli-1586577972.html>

ТАСС; 2020.11.29; ГРЕЦИЯ ПРОДЛИЛА ДО 14 ДЕКАБРЯ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЪЕЗД ДО 500 РОССИЯН В НЕДЕЛЮ

Власти Греции продлили до 14 декабря разрешение на въезд в страну до 500 россиян в неделю при наличии у въезжающих отрицательного теста на коронавирус и ваучера с подтверждением брони номера в гостинице. Об этом говорится в очередном совместном межминистерском решении, опубликованном в воскресенье в правительственном вестнике.

Согласно постановлению, решение о въезде россиян, которое действовало до 30 ноября, «продлевается с момента истечения до 14 декабря».

Решение продлено на тех же условиях, что и предыдущее. Оно разрешает въезд на территорию Греции гражданам России исключительно воздушным путем. При этом жители РФ должны соблюдать ряд условий. В первую очередь, у них должен быть отрицательный результат лабораторного теста на коронавирус методом ПЦР, полученный за 72 часа до их прибытия в Грецию. Тест может быть сделан в государственных или частных лабораториях при условии, что эти частные лаборатории сертифицированы компетентным национальным органом. Прилетающие должны иметь справку о диагнозе на английском языке, в которой указаны имя, фамилия, номер паспорта. Ее нужно предъявить работникам генерального секретариата гражданской защиты Греции и

Национальной организации общественного здравоохранения, которые занимаются медицинской проверкой пассажиров в аэропортах.

Прибывающие также должны обязательно заполнить электронную форму PLF (Passenger Locator Form) на сайте <https://travel.gov.gr>, указав свои контактные данные в Греции за день до прибытия в страну. Подтверждение заполнения электронной формы PLF, которое автоматически отправляется в виде электронного сообщения пассажиру системой, считается необходимым проездным документом. Авиакомпании должны проверить его наличие перед посадкой пассажира, в случае нарушения они будут обязаны репатриировать пассажира за свой счет. Действующая форма PLF с QR-кодом считается необходимым документом для въезда в страну.

Первоначальное решение властей по поводу разрешения въезда в Грецию до 500 россиян в неделю действовало с 7 по 21 сентября, впоследствии неоднократно продлевалось. При этом регулярные авиаперевозки из РФ в Грецию, приостановленные из-за пандемии COVID-19, до сих пор запрещены. Однако «Аэрофлот» с 21 ноября начал совершать два раза в неделю так называемые грузопассажирские рейсы, попасть на которые могут лишь определенные категории пассажиров. «Въезд на территорию Греции разрешен только отдельным категориям пассажиров: гражданам Греции, владельцам вида на жительство, некоторым другим категориям по специальным разрешениям властей Греции», – сообщили в авиакомпании.

<https://tass.ru/obschestvo/10125053>

ПРАЙМ; 2020.11.27; «АЭРОФЛОТ» НАЧАЛ РАСПРОДАЖУ БИЛЕТОВ ПО РОССИИ

Российская авиакомпания «Аэрофлот» начала распродажу билетов по России в условиях падения спроса на авиаперелеты из-за пандемии коронавируса, следует из сообщения перевозчика.

Например, в соответствии с информацией на сайте компании, билеты на рейс Москва – Санкт-Петербург с 1 декабря доступны по цене 1750 рублей (до 1 декабря – 2135 рублей), на рейс Москва – Нижний Новгород – также 1750 рублей (до 1 декабря – 5920 рублей).

«Аэрофлот» объявляет распродажу... на билеты по России. Билеты по специальному тарифу можно приобрести в период с 27 по 29 ноября 2020 года, полет необходимо совершить в период с 01 декабря 2020 года по 31 мая 2021 года (компания отмечает, что есть ограничения, но не уточняет, какие именно – ред.). В акции участвуют тарифы экономического класса с багажом («Оптимум») или без багажа («Лайт»). Тарифы включают все сборы», – говорится в сообщении «Аэрофлота».

Предложение действует на прямые перелеты в экономклассе между Москвой или Санкт-Петербургом и другими городами России (также действуют ограничения). Возможна комбинация тарифов для бронирования транзитного перелета между городами России через Москву или Санкт-Петербург. Перелет может быть совершен на собственных рейсах «Аэрофлота» и рейсах авиакомпании «Россия», выполняемых под коммерческим управлением «Аэрофлота» (под кодом SU).

По мнению эксперта, исполнительного директора агентства «АвиаПорт» Олега Пантелеева, спрос на билеты «Аэрофлота» по распродаже будет высокий. «Авиакомпания столкнулась с существенным падением спроса на перевозки, и подобного рода распродажа должна существенно повлиять на занятость кресел. Тарифы очень низкие даже по меркам лоукост-компаний, так что спрос на них будет высокий», – сказал Пантелеев РИА Новости.

Компания отмечает, что бронирование и оплата билетов возможны на сайте и в мобильном приложении, через контакт-центр «Аэрофлота», в пунктах собственных

продаж и агентов «Аэрофлота» в России. Также предоставляется услуга предварительного бронирования через контакт-центр перевозчика.

ПРАЙМ; 2020.11.27; «ПОБЕДА» ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ В ГЕРМАНИЮ

Лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») с 27 декабря начнет летать в Берлин, с 26 декабря – в Кельн, сообщает пресс-служба лоукостера.

«Лоукостер «Победа» на сайте pobeda.aero открывает продажу билетов на международные рейсы по маршрутам Москва-Берлин и Москва-Кельн. Полёты по этому направлению возобновятся в декабре 2020 года. Рейс в Берлин будет выполняться с 27 декабря 2020 года по воскресеньям, в Кельн – с 26 декабря по субботам», – говорится в сообщении.

Регулярное авиасообщение между Россией и Берлином на данный момент не возобновлено.

ТАСС; 2020.11.27; ПРЕДСТАВИТЕЛИ РФ И ГРУЗИИ ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ СТРАНАМИ

Сенатор Российской Федерации Григорий Карасин и специальный представитель премьер-министра Грузии по вопросам урегулирования отношений с Россией Зураб Абашидзе обсудили в пятницу в формате видеоконференции перспективы восстановления авиасообщения между двумя странами.

«Затронуты перспективы восстановления авиасообщения между двумя странами с учетом введенного в июле прошлого года временного запрета на воздушные пассажироперевозки в Грузию. Условия для этого хорошо известны: прекращение антироссийских проявлений в Грузии и исчезновение угроз безопасности для российских граждан. Кроме того, в обеих странах должна нормализоваться санитарно-эпидемиологическая обстановка, вызванная пандемией», – говорится в сообщении МИД РФ.

Представители России и Грузии также обсудили возможности в сфере транспорта и экономики.

<https://tass.ru/politika/10117261>

ТАСС; 2020.11.27; НА АВИАПЕРЕВОЗКИ ИЗ ИВАНОВА В РЕГИОНЫ РОССИИ ВЫДЕЛИЛИ БОЛЕЕ 47 МЛН РУБЛЕЙ

Росавиация направила 47,4 млн рублей в виде субсидий на авиаперевозки из Иванова в Санкт-Петербург и на курорты России в 2021 году, что в полтора раза больше, чем в текущем году. Об этом в пятницу сообщает пресс-служба правительства Ивановской области.

«**Росавиация** утвердила перечень авиамаршрутов на 2021 год через аэропорт «Иваново», субсидируемых из федерального и регионального бюджетов. Размер федеральной субсидии авиаперевозок составил 47,4 млн рублей, что почти в полтора раза больше, чем в текущем году», – говорится в сообщении.

По данным дорожного хозяйства и транспорта Ивановской области, в регион пришел крупный авиаперевозчик – авиакомпания «Сибирь» (S7 Airlines), которая будет осуществлять полеты из Иванова в южных направлениях – в Анапу, Сочи, Симферополь. «Благодаря федеральной поддержке в следующем году будет снижена стоимость авиабилетов в Симферополь, поскольку это направление вошло в перечень субсидируемых. В текущем году рейсы в Сочи также были частично коммерческими, но в следующем они полностью субсидируются», – приводит слова начальника департамента дорожного хозяйства и транспорта Ивановской области Дмитрия Вавринчука пресс-служба.

Как уточнили ТАСС в правительстве региона, рейсы в Анапу, Сочи и Симферополь будут осуществляться в период с мая по конец сентября два раза в неделю самолетами Airbus

А319. Кроме того, сохраняются ежедневные субсидируемые рейсы в Санкт-Петербург, которые выполняет компания «РусЛайн».

Аэропорт федерального значения Иваново (Южный) расположен в 7 км к юго-западу от центра города. В 2008 году аэропорт возобновил работу после масштабной реконструкции. Перестроена взлетно-посадочная полоса, благодаря чему сегодня аэропорт способен принимать самолеты со взлетной массой до 200 тонн, а также вертолеты всех типов.

<https://tass.ru/ekonomika/10114783>

ТАСС; 2020.11.27; ВЛАСТИ ЧУКОТКИ ПРОСУБСИДИРУЮТ ДВА АВИАМАРШРУТА В СТОЛИЦУ РЕГИОНА

Стоимость перелетов по авиамаршрутам «Магадан – Анадырь – Магадан» и «Владивосток – Анадырь – Владивосток» в 2021 году будет субсидироваться из средств регионального и федерального бюджетов. Таким образом в Приморье и на Колыму жители Чукотки смогут летать по сниженным ценам, сообщили ТАСС в правительстве региона.

«Росавиация» опубликовала перечень субсидируемых маршрутов на 2021 год. В него вошли два рейса: из Анадыря во Владивосток, из Анадыря в Магадан и обратно. Субсидирование авиаперевозок позволяет снизить расходы жителей и гостей Чукотки на авиаперелеты. Так, например, экономически обоснованная стоимость авиабилета до Владивостока составляет порядка 40 тыс. рублей, но пассажиры могут приобрести его за 13 500 рублей, до Магадана – до 25 тыс. рублей, а по специальному тарифу – около 8 тыс. рублей», – уточнил собеседник агентства.

Все внутрирегиональные маршруты – всего их 59 – субсидируются только из бюджета субъекта, и власти Чукотки тратят на это до 470 млн рублей в год. Субсидирование авиаперевозок в другие регионы Дальнего Востока проводится на условиях софинансирования из средств окружного и федерального бюджетов.

<https://tass.ru/obschestvo/10111435>

ТАСС; 2020.11.27; ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ САМОЛЕТА МС-21 С ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ ДО КОНЦА ГОДА

Первый полет нового самолета МС-21 с отечественными двигателями ПД-14 планируется провести до конца текущего года, заявил журналистам глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

«До конца года постараемся – 17-18 (декабря – прим. ТАСС), максимум до конца года – мы рассчитываем, что самолет выполнит первый полет», – сказал он.

По словам министра, сейчас идет отладка систем и тестирование самолета, в ближайшие дни на Иркутский авиазавод приедут специалисты из конструкторского бюро им. Яковлева и летчики-испытатели для подготовки к первому полету.

Мантуров добавил, что завод может произвести до 2025 года до 36 самолетов, при этом есть возможность при существующих пяти сборочных станциях нарастить объем до 45 машин. «У нас планы стоят по производству более 70 машин, понимаем, за счет чего и как мы сможем расширить», – отметил глава Минпромторга.

Накануне в интервью ТАСС Мантуров сообщил, что пассажирский самолет МС-21 должен быть сертифицирован в РФ до конца следующего года, изменение ранее планировавшихся сроков сертификации связано с ограничениями других стран на поставку компонентов и перелеты специалистов. После этого планируется получить европейский сертификат.

<https://tass.ru/ekonomika/10111909>

ФОНТАНКА; ГАЛИНА БОЯРКОВ; 2020.11.27; ЗА ГРАНИЦУ РАЗУМНОГО. КУДА МОЖНО УЛЕТЕТЬ ИЗ ПЕТЕРБУРГА НА НОВЫЙ ГОД?

Список стран, готовых принимать россиян, не так уж мал, но на многие популярные курорты придется добираться на перекладных, а индивидуальным путешественникам подстраивать планы отдыха под местные коронавирусные ограничения.

Хотя правительство Петербурга не рекомендовало горожанам покидать пределы страны, 30% петербуржцев не теряют надежды уехать на новогодние праздники в соседние страны и с нетерпением ждут вестей об открытии границ, следует из данных опроса Lux Express Group, опубликованного 26 ноября. При этом 2% жителей Северной столицы уже приобрели путевки на зарубежные туры.

Турция

Турция входит в список стран, с которыми Россия официально возобновила авиасообщение. Но у «Аэрофлота» прямых регулярных рейсов на новогодние каникулы из Северной столицы нет ни в Стамбул, ни в Анталию. Билет в эти города с вылетом 31 декабря со стыковкой в Москве обойдется соответственно от 13,5 тысячи рублей и от 16,9 тысячи рублей в одну сторону. Turkish airlines предлагает прямой рейс из Петербурга в Стамбул за 21,5 тысячи рублей в одну сторону.

У туроператоров цены более привлекательны. Например, поездка на двоих на семь ночей в Анталию с проживанием в трехзвездочном отеле с завтраком на сайте Coral Travel начинается от 42 тысяч рублей. Добираться придется с пересадкой в Москве. Тур в Стамбул с аналогичными условиями, но с прямым перелетом у Pegas Touristik стоит от 85 тысяч рублей.

Сдача теста на коронавирус для посещения Турции не требуется. Но индивидуальным туристам придется непросто из-за введенных в стране ограничений. Маску обязательно носить даже на улице. И слово «обязательно» работает не так, как в Петербурге, – штрафы серьезные. Музеи работают в обычном режиме, а вот рестораны – только навынос и на доставку. С 20:00 действует комендантский час. Туристам на улице находиться можно, но делать по сути нечего: весь общепит и магазины закрываются.

Сербия

Билет «Аэрофлота» через Москву в Белград с вылетом перед Новым годом обойдется от 46 тысяч рублей в одну сторону.

Справка об отрицательном результате ПЦР-теста на COVID-19 или прохождение карантина при въезде в Сербию не требуется. Правда, придется подумать, чем себя занять. С 24 ноября все кафе, рестораны, клубы и торговые центры должны закрываться в 18:00. Маски нужно носить в закрытых помещениях и на открытом воздухе. Некоторые музеи могут быть закрыты.

Египет

Прямых чартерных рейсов из Петербурга на египетские курорты нет: придется лететь в Каир через Москву. Билет «Аэрофлота» в один конец в канун Нового года стоит от 34,7 тысячи рублей.

Недельный отдых на двоих в трехзвездочном отеле Шарм-эль-Шейха обойдется от 99 тысяч рублей на двоих (на сайте Coral Travel). Перелет включен, до курорта из аэропорта Каира туристов доставит наземный трансфер. Tez Tour предлагает отдохнуть в самом Каире за 107 тысяч рублей в четырехзвездочном отеле, в трехзвездочной гостинице в Хургаде – от 107 тысяч рублей.

Туристам необходимо иметь при себе отрицательные результаты теста на коронавирус. С 1 декабря в стране вводятся ограничения для общепита и ретейла. Ночной шопинг и развлечения у туристов на курортах Египта останутся, но только в рамках гостиничных комплексов. Просидеть до утра с кальяном в центре Шарм-эль-Шейха или Хургады уже не выйдет: в лучшем случае «посиделки» завершатся в час ночи. С покупкой сувениров в городе придется уложиться до 23 часов.

ОАЭ

Прямое авиасообщение России с Объединенными Арабскими Эмиратами восстановлено. Но из Петербурга прямых регулярных рейсов нет. У «Аэрофлота» рейс в Дубай со стыковкой в Москве в один конец стоит от 42,9 тысячи рублей, у Emirates – от 47,6 тысячи рублей.

Организованный отдых точно не будет эконом-вариантом. Недельные туры с прямым перелетом на сайте Tez Tour с проживанием в четырехзвездочном отеле на двоих обойдутся от 260 тысяч рублей без питания.

Правила безопасности довольно жесткие. За 96 часов до перелета россиянам нужно сделать тест на коронавирус и приобрести страховку, покрывающую лечение от этой инфекции. На борту придется заполнить «Декларацию о состоянии здоровья» и скачать на смартфон специальное приложение с функцией геолокации. По прилете пассажир должен сдать еще один тест и дожидаться его результатов в отеле. Если он окажется положительным, такого туриста отправят на 14-дневный карантин. Но на месте особых ограничений нет: обязательно ношение масок, соблюдение социальной дистанции 2 м и регулярное мытье рук.

Танзания

Прямых регулярных рейсов из Петербурга на остров Занзибар нет. Чартеры из Северной столицы есть, к примеру, у Coral Travel, Anex Tour, Pegas Touristik.

Доступные варианты на новогодние каникулы удалось найти только у Anex Tour. Недельный отдых на двоих в трехзвездочном отеле с завтраком обойдется от 120 тысяч рублей. Для посещения страны по прибытии оформляется виза за 50 долларов.

Власти Танзании отменили для туристов тесты на коронавирус, карантина также нет. По прибытии у путешественников измеряют температуру, а также просят заполнить небольшую анкету. Если обнаружатся какие-то симптомы, путешественника попросят сдать тест и пройти 14-дневный карантин, если он окажется положительным. Стоимость теста составит 100 долларов. Внутри страны путешественники должны мыть руки, носить маски и соблюдать социальную дистанцию.

Куба

Авиасообщение с Кубой возобновлено с 1 ноября. Регулярные рейсы выполняются только из Москвы на курорт Кайо-Коко. Туда летают авиакомпании Nordwind и AZUR air, которые работают с туроператорами Pegas Touristik, «Интурист» и Anex Tour. К примеру, Anex Tour предлагает туры на Новый год на двоих от 154 тысяч рублей с проживанием в трехзвездочном отеле.

Всех туристов по прилете ожидает термометрия и бесплатный ПЦР-тест на коронавирус, результат которого станет известен в этот же день. При себе необходимо иметь страховку с покрытием на COVID-19, но можно приобрести ее на месте. С 1 декабря для всех прибывающих на Кубу пассажиров вводится новый санитарный сбор в размере 30 долларов. Его не нужно будет оплачивать отдельно, сбор включен в стоимость авиабилета.

Мальдивы

Билет «Аэрофлота» через Москву накануне Нового года обойдется от 68 тысяч рублей – это только в один конец. Пакетные туры с вылетом предлагают «Интурист» и Anex Tour. Стоимость недельного новогоднего путешествия на двоих с проживанием в трехзвездочном отеле начинается от 146 тысяч (Anex Tour из Петербурга со стыковкой в Дубае) и от 306 тысяч рублей («Интурист» с прямым рейсом из Москвы).

Туристам необходимо предъявить справку с отрицательным результатом теста на COVID-19 на английском языке. Он должен быть сделан менее чем за 96 часов до вылета.

Не ранее чем за 24 часа до прибытия нужно заполнить специальную форму на иммиграционном портале и получить QR-код, который придется предъявить при

прохождении паспортного контроля. Ту же процедуру придется повторить при вылете с Мальдивских островов.

В стране обязательно ношение масок, перемещение между островами ограничено.

Прямое авиасообщение у России есть также с Великобританией и Швейцарией, но эти направления нельзя считать туристическими. Въехавшим в Великобританию придется отсидеть 14-дневный карантин или сдать тест и пробыть на самоизоляции пять дней. Но пока в стране действует жесткий локдаун – закрыты пабы, рестораны и магазины. В Швейцарии не нужно сдавать ПЦР-тест и отбывать карантин, но въезд с туристическими целями в страну для россиян невозможен.

На перекладных

Ряд стран Европы, Азии, Африки и Латинской Америки готовы принимать россиян, хотя с ними авиасообщение не восстановлено. Туда придется добираться на перекладных на свой страх и риск. Как правило, стыковочными хабами выступают Турция и ОАЭ. В некоторых местах отдых возможен лишь в режиме отбывания карантина (Тунис, Таиланд), в других можно свободно перемещаться при наличии отрицательного теста, но закрыты рестораны и введены другие ограничения для досуга (Хорватия).

Рассмотрим несколько таких вариантов.

Марокко

Добраться до Марокко можно со стыковкой в Стамбуле. Билет Turkish Airlines до Касабланки в канун Нового года стоит от 26 тысяч рублей.

Марокко разрешает въезд для россиян, для посещения страны даже не нужна виза. Единственное условие – отрицательный результат теста на коронавирус, проведенного не ранее чем за 48 часов до поездки. Также необходим ваучер или другой документ, подтверждающий бронирование в отеле.

Часть музеев и достопримечательностей в Марокко закрыты. Большинство ресторанов, ориентированных на туристов, пока не работают или принимают только группы, у общепита для местных жителей есть ограничение по часам работы. Ношение маски во всех общественных местах (в помещении и на улице) обязательно.

Мексика

Мексика не вводила никаких ограничений для путешественников. Туристам по прибытии нужно заполнить анкету, указав рейс, страны, посещенные в течение последних 14 дней, ответить на вопросы о контактах с заболевшими COVID-19 и о наличии симптомов заболевания. Добраться до Канкуна можно Turkish Airlines со стыковками в Стамбуле и Нью-Йорке. Билет накануне Нового года будет стоить от 70,5 тысячи рублей в один конец.

Доминикана

Для российских туристов справка об отсутствии COVID-19 не нужна. Путешественников в аэропортах будут проверять выборочно. Также с 29 ноября всем въезжающим в страну нужно заполнить электронную анкету. Это можно сделать в любое время с момента покупки авиабилета и до прохождения миграционной службы. После заполнения анкеты пассажиру отправляется QR-код, который будет отсканирован властями в порту въезда или авиакомпаниями при регистрации на рейс. Turkish Airlines предлагает билеты со стыковками в Стамбуле и Нью-Йорке от 81 тысячи рублей в один конец.

ЮАР

Все иностранные путешественники, в том числе россияне, должны предоставить в аэропорту прилета справку о тесте на коронавирус, сделанном не ранее чем за 72 часа до вылета. Если у туриста заподозрят симптомы инфекции и повторный тест окажется положительным, придется пройти обязательный двухнедельный карантин. Стоимость рейсов в Кейптаун и Йоханнесбург с пересадкой в Стамбуле от Turkish Airlines начинается от 50 тысяч рублей.

<https://www.fontanka.ru/2020/11/27/69580053/>

[Вернуться в оглавление](#)