



## Ежедневный мониторинг СМИ

1 ДЕКАБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

FORBES; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.11.30; СИТУАЦИЯ НЕ ДОЗРЕЛА: МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ СНОВА НЕ ПОЛУЧИТ ДЕНЕГ ИЗ БЮДЖЕТА.....	3
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.01; «ЗМЕЙКЕ» ПОДРЕЗАЛИ ХВОСТ; “Ъ” ОЗНАКОМИЛСЯ С ДОРАБОТАННЫМИ ПРАВИЛАМИ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВА .....	5
КОММЕРСАНТЬ; 2020.12.01; «СПРОС БУДЕТ ВОССТАНАВЛИВАТЬСЯ, ВОПРОС – НАСКОЛЬКО»; ВЛАДЕЛЕЦ ОМК АНАТОЛИЙ СЕДЫХ ОБ ОСЯХ, КОЛЕСАХ И КОНКУРЕНТАХ .....	6
РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.11.30; «ПОБЕДА» НАШЛА СПОСОБ НЕ ОТМЕНЯТЬ ЧАСТЬ РЕЙСОВ ИЗ-ЗА НОВОЙ СХЕМЫ ПОЛЕТОВ.....	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.11.30; РЕКОРДОВ НЕ ТРЕБУЕТСЯ; СТАРТОВАЛА ВСЕРОССИЙСКАЯ ОЛИМПИАДА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	13
1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 30.11.2020 18:29; ТЫСЯЧИ ШКОЛЬНИКОВ ПРИНИМАЮТ УЧАСТИЕ В ОЛИМПИАДЕ, КОТОРАЯ СТАЛА ЧАСТЬЮ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ».....	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.30; ВОЗНИКЛО ЕЩЕ ОДНО ОСНОВАНИЕ ДЛЯ НАЛОЖЕНИЯ ШТРАФОВ НА ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ .....	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК № 270 (8324); ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.11.30; ТЕХОСМОТР НА ВЪЕЗДЕ И ВЫЕЗДЕ; ГИБДД ТЕСТИРУЕТ НОВУЮ СИСТЕМУ ПРОВЕРКИ МАШИН .....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.30; АТТЕСТАЦИЮ ПО ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАМЕНИТЬ ИНСТРУКТАЖЕМ .....	16
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.014 КОРПОРАЦИИ В ГЛУБОКОМ МОНОПОЛЬЕ; ГОСКОМПАНИИ ОТБИВАЮТСЯ ОТ ИЗМЕНЕНИЙ РЕГУЛИРОВАНИЯ.....	17
РОССИЯ 24, 30.11.2020 09:26; БЕЗОПАСНОСТЬ И УДОБСТВО ПАССАЖИРОВ: ОНФ ОТПРАВИЛ В РЖД ПОЛУТОРЫ СОТНИ ОБРАЩЕНИЙ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	19
ТАСС; 2020.11.30; «ДОРОЖНЫЕ» СТАРТАПЫ ДЕЛАЮТ СТАВКУ НА ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ .....	19
ТАСС; 2020.11.30; ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НА ТРЕТЬ ОБНОВИЛА СОСТАВ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В ОБЛАСТНОМ ЦЕНТРЕ .....	20
РИА НОВОСТИ; 2020.11.30; ИВАНОВСКИЕ ВЛАСТИ НА ТРЕТЬ ОБНОВИЛИ ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК .....	20
REGNUM; 2020.11.30; В ОРЕНБУРГЕ ЧЕРЕЗ СУД ТРЕБУЮТ АННУЛИРОВАТЬ ДОПСОГЛАШЕНИЕ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ .....	21
ТАСС; 2020.11.30; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ УСТАНОВЯТ В 2020 ГОДУ НА ДОРОГАХ ОБЛАСТИ 60 КОМПЛЕКСОВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ.....	21
НИА ФЕДЕРАЦИЯ; 2020.11.30; В ТВЕРИ ПОДВЕЛИ ИТОГИ КАМПАНИИ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА .....	22

---

ТАСС; 2020.11.30; ПРОЦЕНТ БРАКА ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В УДМУРТИИ СНИЗИЛСЯ ПОЧТИ НА ТРЕТЬ .....	23
РБК; 2020.11.30; ПЕСКОВ НАЗВАЛ ГЛАВНЫЙ ФАКТОР В ВОПРОСЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА НА САХАЛИН .....	23
РИА НОВОСТИ; 2020.11.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОЦЕНИТ РАБОТУ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ В ДИНАМИКЕ .....	24
ТАСС; 2020.11.30; НА ОПРЕДЕЛЕНИЕ КРП ДЛЯ РЕФОРМИРОВАННЫХ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ УЙДЕТ ПОЛГОДА – ЭКСПЕРТ .....	24
ТАСС; 2020.11.30; СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА: В РОССИИ МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАН ПЕРВЫЙ «ВОДОРОДНЫЙ ГОРОД» .....	26
ТАСС; 2020.11.30; ЭСТОНИЯ ПОПРОСИЛА РОССИЮ СОГЛАСОВАТЬ РЕМОНТ МОСТА НА КПП «КУНИЧИНА ГОРА – КОЙДУЛА» .....	26
ПРАЙМ; 2020.11.30; ВЭБ НАРАСТИЛ ДОЛЮ ВЛОЖЕНИЙ В КОРПОРАТИВНЫЙ ДОЛГ ЗА СЧЕТ ПОКУПКИ ВЕЧНЫХ ОБЛИГАЦИЙ РЖД .....	27
ПРАЙМ; 2020.11.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИЛО РЖД ПРОДАТЬ ПОЧТИ ЧЕТВЕРТЬ АКЦИЙ КОМПАНИИ «ЭКЗА» .....	27
ПРАЙМ; 2020.11.30; FESCO И DV CARGO ОТПРАВИЛИ ПЕРВЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ БРЕСТ И ВМТП .....	28
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТРЕТЬЯКОВА МАРИНА; 2020.11.30; ИНВАЛИДЫ И ВЕТЕРАНЫ СМОГУТ ПОКУПАТЬ ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ ОНЛАЙН .....	28
ПРАЙМ; 2020.11.30; РЖД В 2021 Г ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ ОНЛАЙН-ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА ДЛЯ ВСЕХ ИНВАЛИДОВ .....	28
ТАСС; 2020.11.30; ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ НА ЭЛЕКТРИЧКИ ДЛЯ УЧАЩИХСЯ МОЖНО БУДЕТ ОФОРМИТЬ В МОБИЛЬНОМ ПРИЛОЖЕНИИ РЖД .....	29
ТАСС; 2020.11.30; ОШИБКА ИЛИ КРАЖА ЗОЛОТОГО ЗАПАСА? КАКИЕ ТАЙНЫ ХРАНЯТ ЛОКОМОТИВЫ С ВЕКОВОЙ ИСТОРИЕЙ .....	30
ТАСС; 2020.11.30; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ И ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ В АЭРОПОРТУ БЛАГОВЕЩЕНСКА СДАДУТ В 2023 ГОДУ .....	32
ТАСС; 2020.11.30; АВИАРЕЙС МЕЖДУ ТОМСКОМ И УЛАН-УДЭ БУДЕТ ЗАПУЩЕН В 2021 ГОДУ .....	33
ТАСС; 2020.11.30; CYPRUS AIRWAYS ОБЪЯВИЛА О НЕДОСТУПНОСТИ АВИАБИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ ИЗ ЛАРНАКИ В МОСКВУ .....	34
ТАСС; 2020.11.30; КНР ПРИОСТАНОВИТ РЕЙС «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ЕКАТЕРИНБУРГ – СИАНЬ ИЗ-ЗА СЛУЧАЕВ COVID-19 .....	35
РИА НОВОСТИ; 2020.11.30; ГРЕЦИЯ ПРОДЛИЛА РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЪЕЗД РОССИЯН .....	35
ТАСС; 2020.11.30; ПОТЕРПЕВШИЕ ПО ДЕЛУ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ТРЕБУЮТ ОТ ПОСТАВЩИКА ШАССИ ВОЗМЕСТИТЬ ВРЕД .....	36
РИА НОВОСТИ; 2020.11.30; ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ЗАДЕРЖАЛИ ПЫТАВШИХСЯ ПЕРЕСЕЧЬ МОСТ НА ОСТРОВ РУССКИЙ .....	37

## ПУБЛИКАЦИИ

### **FORBES; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.11.30; СИТУАЦИЯ НЕ ДОЗРЕЛА: МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ СНОВА НЕ ПОЛУЧИТ ДЕНЕГ ИЗ БЮДЖЕТА**

Мост через Лену снова не получит денег из федерального бюджета, узнал Forbes. Такое решение принял **Минтранс**. Ведомство отказалось финансировать строительство как минимум до 2024 года. Деньги из федерального бюджета – почти 48 млрд рублей – пойдут на другие проекты, которые уже начали строить, сообщили Forbes в пресс-службе **Минтранса**. Стройку планировали начать в 2021 году, а закончить в 2025 году. В середине июля 2020 года вице-премьер Марат Хуснуллин после встречи с главой Якутии Айсеном Николаевым даже поручил проработать вопрос об ускорении строительства моста, чтобы сдать его на год раньше – в 2024 году.

Падение экономики из-за пандемии вынудило Минфин при составлении бюджета сократить расходы на 2021 год. И в итоге бюджетные средства направят **«в первую очередь на завершение строительства начатых объектов, а также на цели национальных проектов»**, сообщили Forbes в пресс-службе **Минтранса**. **«В связи с этим федеральным финансированием строительство моста через Лену не обеспечено»**, – добавили там. Ранее «Ведомости» со ссылкой на источники писали, что **Минтранс** не захотел перераспределять на мост средства из других своих проектов и готов был поддержать строительство моста только при условии дополнительного финансирования, но в деньгах отказывал Минфин.

Без прямого финансирования проект невозможно сдать в 2024 году, а начать строительство в 2021 году будет достаточно сложно, считает гендиректор агентства «INFOLine-Аналитика» Михаил Бурмистров.

Представитель **Минтранса** заявил, что в «ближайшее время» соберется межведомственная комиссия по отбору проектов дорожного строительства в регионах, где обсудят, как еще можно профинансировать этот проект. По словам источника Forbes, близкого к одному из участников проекта, «есть надежда», что мост через Лену включат в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** объемом в 3 трлн рублей. Тогда у проекта снова появится шанс получить федеральное финансирование. Но решение могут принять только в следующем году, говорит собеседник Forbes.

«Ведомости» ранее писали, что власти Якутии ранее уже предлагали альтернативные варианты господдержки – например, концессионер может выпустить инфраструктурные облигации. Или привлечь средства за счет выпуска гособлигаций. Но проект в текущем виде не предусматривает финансирование из этих источников.

Представители ВИС и Ростеха переадресовали вопросы Forbes в правительство Якутии. Forbes направил его представителю запрос и ожидает ответа.

Жители Якутии ждут появления моста через реку Лену более 10 лет. На левом берегу реки – в Якутске и других населенных пунктах региона – живет около 600 000 человек, а это больше половины населения республики Саха (Якутия). Эта часть Якутии связана с остальной Россией только паромной переправой, зимой автомобили добираются до федеральных трасс по замерзшей Лене. Несколько месяцев в году, когда лед тонкий, местные жители могут попасть на другой берег только по воздуху.

Возможность построить мост президент Владимир Путин поручал рассмотреть еще в 2006 году. В марте 2014 года проект был максимально близок к реализации, тогда власти выбрали консорциум строителей. В него вошли в том числе ВТБ и «УСК «Мост» Руслана Байсарова F 187. Проект стоил 64 млрд рублей, и из федерального бюджета

планировалось выделить 54,4 млрд рублей, остальное – за счет концессионера. Однако после присоединения Крыма чиновники решили, что проект Крымского моста нужнее, и перебросили финансирование туда. Спустя еще шесть лет про проект вспомнили снова: глава республики Айсен Николаев написал письмо в Кремль с просьбой поддержать проект. И Путин его одобрил, поставив на письме Николаева резолюцию «Ситуация созрела до реализации проекта».

Сегодня проект строительства моста через Лену стоит более 83 млрд рублей. В феврале 2020 года Якутия заключила соглашение на 25 лет с «Восьмой концессионной компанией» (66,6% принадлежит группе ВИС Игоря Снегурова, 33,4% – компании «РТ – развитие бизнеса», входящей в «Ростех»). Концессионер обязался вложить в проект 29 млрд рублей, еще 6,4 млрд рублей выделяет правительство Якутии. Из федерального бюджета на проект выделяли 47,9 млрд рублей.

Как найти баланс в условиях неопределенности?

По плану легковые автомобили смогут ездить через Лену бесплатно, а для грузовиков оплата составит 1000-4000 рублей. Протяженность моста – 3 км, подходов к нему – 11 км. Автомобильные подходы к Крымскому мосту со стороны Керчи протяженностью 8,6 км соединяют мост с федеральной трассой «Таврида». Строительство четырехполосной дороги началось в феврале 2017-го. Полностью автоподходы (в том числе для грузового транспорта) были открыты в октябре 2018 года.

Исполнитель контрактов по проекту ЗАО ВАД – участник рейтинга «королей госзаказа» по версии Forbes – Валерия Абрамова и Виктора Перепалова, включенных США в санкционный список. В марте 2018-го служба автомобильных дорог Крыма заключила с ВАД контракт на 3,4 млрд рублей. Прежний контракт на 5,8 млрд рублей при этом был расторгнут, однако на момент расторжения подрядчик уже выполнил работы на 3,5 млрд рублей. Таким образом, вся стоимость автоподходов составила 6,9 млрд рублей.

Крымский мост – один из самых амбициозных проектов в истории современной России. Самый протяженный в Европе, он находится в сейсмически активной зоне, что означает особые требования к прочности конструкции. Задачу построить транспортный переход через Керченский пролив Владимир Путин поставил **Минтрансу** 19 марта 2014-го – на следующий день после подписания договора о присоединении Крыма к России. Заказчиком выступила структура **Росавтодора**.

В качестве подрядчика **Минтранс** рассматривал «Стройтрансгаз» Геннадия Тимченко, однако в декабре 2014-го бизнесмен отказался от участия в проекте из-за репутационных рисков. В конце января 2015-го правительство определило другого единственного подрядчика – им стал «Стройгазмонтаж», входящий в группу СГМ Аркадия Ротенберга. Основным субподрядчиком стала другая компания миллиардера «Мостотрест», получившая контракт на 96,9 млрд рублей. В 2015-м Ротенберг продал долю «Мостотреста» структуре НПФ «Благосостояние», в 2018-м – выкупил обратно.

Мост был введен в эксплуатацию в мае 2018-го с опережением графика на полгода. «Чудо свершилось!» – заявил Путин, открывая движение за рулем «КамАЗа». Монтаж железнодорожных путей должен завершиться летом 2019-го. Вскоре после ввода моста в эксплуатацию шесть компаний, задействованных в строительстве, попали под санкции Евросоюза. Кроме того, генпрокуратура Нидерландов начала расследование причастности семи голландских компаний к поставкам оборудования для объекта.

<https://www.forbes.ru/finansy-i-investicii/414921-situaciya-ne-dozrela-most-cherez-lenu-snova-ne-poluchit-deneg-iz>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.01; «ЗМЕЙКЕ» ПОДРЕЗАЛИ ХВОСТ; “Ъ” ОЗНАКОМИЛСЯ С ДОРАБОТАННЫМИ ПРАВИЛАМИ ПРОВЕДЕНИЯ ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВА**

Госавтоинспекция, выяснил “Ъ”, доработала регламент по проведению единого экзамена по проверке практических навыков будущих водителей, который придет на смену традиционным «площадке» и «городу». Три года назад реформа, задуманная ГИБДД, казалась революционной. Однако после бурного общественного обсуждения в документ внесены правки, которые, констатируют эксперты, позволят избежать радикальных изменений. Так, у соискателей прав категории «В» умение парковаться и заезжать в бокс можно будет проверить как на уличной парковке, так и на закрытой территории. Для мотоциклетных, автобусных и грузовых категорий часть экзамена будет обязательно выполняться на «площадке», как и сегодня.

“Ъ” ознакомился с текстом нового регламента (утвердят приказом МВД) сдачи экзаменов и получения водительских прав, который ГИБДД доработала по итогам общественного обсуждения. Документ нужен для введения с 1 апреля 2021 года единого экзамена по проверке навыков вождения вместо традиционных «площадки» и «города». Госавтоинспекция выступила с этой революционной концепцией еще в 2018 году, подчеркивая необходимость «комплексной оценки умений автомобилиста». Проект проходил общественное обсуждение с сентября 2020 года и был раскритикован многими автошколами, о чем рассказывал “Ъ”. В частности, участники рынка указывали на крайне неконкретное описание упражнений по проверке первоначальных навыков вождения. Новую редакцию документа в результате дополнили детальным описанием действий кандидатов в водители.

Так, при сдаче экзамена на категорию В умение трогаться на подъеме или спуске будут проверять на «закрытых территориях», при этом должен использоваться «наклонный участок» либо эстакада с уклоном 8–16%. Кандидат в водители должен поставить машину на подъеме, зафиксировать ее ручным тормозом, затем тронуться в гору без использования рабочего тормоза, проехать какое-то расстояние, остановиться, зафиксировать машину на спуске и снова тронуться. Если для предотвращения отката не потребовалось вмешательство экзаменатора, то упражнение считается выполненным.

Тест на парковку машины в бокс сможет выполняться на улице с малоинтенсивным движением на обычных парковочных местах, но если таких улиц нет, проверка проводится на закрытых площадках с выставлением конусов (как и сейчас).

По аналогичной схеме пройдут упражнения «параллельная парковка» и «заезд в бокс задним ходом»: на малозагруженных улицах или на площадках – исходя из местных особенностей. Решение об этом будет приниматься, судя по логике регламента, местным экзаменационным подразделением ГИБДД.

Максимальная продолжительность экзамена при этом увеличена с 40 до 50 минут: дольше всех сдавать будут соискатели прав категорий С1Е (легкий грузовик с прицепом общей массой до 12 т) и D1Е (автобус с грузовым прицепом общей массой до 12 т). Желающим открыть «легковую» категорию В дается полчаса. Если сломалась учебная машина, после возобновления экзамена ранее продемонстрированные навыки заново не проверяются. Если принято решение об аннулировании прав (например, выяснилось, что медсправка поддельная), водителю в течение 5 дней направят «письменное уведомление».

Глава Национального союза ассоциаций автошкол Елена Зайцева обратила внимание на корректировку перечня ошибок, за которые установлены штрафные баллы (максимум 5, после чего экзамен прекращается): неиспользование зеркал заднего вида и «выбор скорости движения без учета метеорологических условий» промахом не будет (это закладывалось в первоначальном проекте). «Многие ошибки расшифрованы со ссылками на конкретные пункты ПДД и документы, – говорит она. – Это, с одной стороны, упростит работу автошколам, с другой – станет подспорьем при оспаривании результатов

экзаменов». Проверка первоначальных навыков по категориям А, С, D и E будет проходить, как и сейчас, исключительно на закрытых площадках, считает она, при этом условия проверки для категории В в условиях реального движения кажутся «более щадящими» для кандидатов в водители, чем сейчас.

Сдать на права будет легче, подтверждает президент Межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева.

Сейчас на «площадке» предлагается выполнить пять из шести возможных упражнений, в новом варианте – всего четыре: для категории В исключены упражнения «Змейка» и «Повороты на 90 градусов», отсутствуют временные нормы упражнений. «К выполнению маневров «параллельная парковка» и «заезд в бокс» требования снижаются, – уточняет Татьяна Шутылева. – Главное – машина должна оказаться внутри парковочного места, под углом она там находится, ровно или криво к бордюру – это не влияет на оценку». В итоге, говорит она, нововведения регламента (по сравнению с действующими правилами) сводятся к тому, что для категории В три упражнения из четырех могут выполняться как на площадке, так и на дороге общего пользования. «Эта опция не будет востребована, на местах все продолжают работать по привычным правилам», – уверена Татьяна Шутылева.

<https://www.kommersant.ru/doc/4593866>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2020.12.01; «СПРОС БУДЕТ ВОССТАНАВЛИВАТЬСЯ, ВОПРОС – НАСКОЛЬКО»; ВЛАДЕЛЕЦ ОМК АНАТОЛИЙ СЕДЫХ ОБ ОСЯХ, КОЛЕСАХ И КОНКУРЕНТАХ**

Российские трубные компании в этом году боролись с сокращением заказов на свою традиционную продукцию. Почему Объединенная металлургическая компания в этих условиях наращивает инвестпрограмму, о развитии новых сегментов бизнеса и ситуации на рынке железнодорожных колес “Ъ” рассказал председатель совета директоров и основной владелец компании Анатолий Седых.

– Вы решили вложить 150 млрд руб. в строительство комплекса по производству стали в Выксе на базе технологии прямовосстановленного железа. Почему именно вы выступаете основным инвестором, а не сама компания?

– Для замены остановленного в 2018 году мартена мы начали прорабатывать проект строительства электрометаллургического комплекса в Выксе. Долго искали оптимальные варианты его обеспечения сырьем. То, что это будет технология прямого восстановления железа, решили в конце прошлого – начале этого года.

В тот период мы завершали приобретения ВРК-3 и «Белэнергомаша». В результате сделок в ОМК вошло более полусотни производственных единиц по всей стране, на 10 тыс. человек увеличилась команда. Услуги по ремонту и обслуживанию железнодорожных вагонов и энергетическое машиностроение – абсолютно новые для нас производства и рынки. Выпуск стали из железа, полученного методом прямого восстановления – тоже новый сегмент с точки зрения технологий. Одновременное объединение в ОМК таких разных направлений стало бы существенной административной нагрузкой на компанию. Поэтому я решил создать отдельную от ОМК компанию «Эколант».

– Проект стал результатом обострившейся конкуренции на трубном рынке и попыткой сократить себестоимость производства?

– Фактор конкуренции на трубном и на колесном рынках был важнейшим при принятии решения. Любая вертикальная интеграция повышает контроль над издержками и снижает себестоимость продукта внутри компании.

– В 2019 году выпуск труб упал на 14%. Какое будет снижение в 2020 году? Какой сегмент производства пострадал сильнее всего?

– Трубный рынок в 2020 году пострадал меньше, чем мы прогнозировали.

Несмотря на ограничения добычи нефти в рамках ОПЕК+, поддержание уровня добычи требует определенных объемов бурения. Поэтому в сегменте рынка труб для нефтяных

компаний – это обсадные и насосно-компрессорные трубы – мы видим сохранение объемов потребления. Здесь мы рассчитываем на умеренный рост в последующие годы. Видим увеличение спроса на трубы строительного назначения, в том числе профильные. Стройку оживили меры поддержки со стороны правительства, ожидаем дальнейшее развитие рынка.

По нашей оценке, потребление труб для транспортировки углеводородов по крайней мере еще несколько лет будет ниже обычных уровней. Сейчас нет необходимости в увеличении мощностей для транспортировки дополнительных объемов. Мы видим существенное снижение в сегменте труб большого диаметра, приблизительно на треть. Но это понятное снижение. Оно обусловлено завершением цикла крупных инвестпроектов «Газпрома» и «Транснефти». Спрос на водогазопроводные трубы незначительно сократится относительно 2019 года из-за продолжающейся конкуренции со стороны пластиковых труб.

– Для каких проектов «Газпрома» ОМК поставляет ТБД? Сколько планируете отгрузить в 2020 году?

– В этом году мы завершаем отгрузки по ранее разыгранным проектам. Поставки труб большого диаметра для «Газпрома» составят 120–130 тыс. тонн. Это продукция для обустройства компрессорных станций проекта «Сила Сибири», для Семаковского месторождения «РусГазАльянса» и других проектов. Мы также поставляем ТБД «Транснефти» и НОВАТЭКу. Небольшие объемы отгружали в Ирак, Египет, Узбекистан, страны Евросоюза. В общей сложности в 2020 году рассчитываем отгрузить около 250 тыс. тонн труб большого диаметра.

– «Газпром» осенью впервые провел закупку труб конкурентным отбором. ОМК как участник с лучшей заявкой получил 35%. Насколько меньше начальной предложил цену ОМК? За счет чего удалось ее снизить?

– Стартовая цена закупки, о которой вы говорите, уже была достаточно низкой. Для производителя ключевое значение имеют затраты и прогнозы их изменения. Например, у нас существенное место в себестоимости трубы занимает цена сляба. В связи с этим многие участники конкурентного отбора существенно вниз не сдвинулись. Что касается заявки, то мы победили интегрально. «Газпром» учел не только наше предложение по цене, но и другие факторы: многолетний опыт поставок для сложных трубопроводных проектов, высокое качество трубы, собственное производство листа и самые крупные в стране мощности по выпуску ТБД.

– Ваши конкуренты в лице ЗТЗ и ЧТПЗ объединяются. Как изменится рынок ТБД после появления такой крупной трубной компании?

– Мы приветствуем консолидацию на рынке. Укрупнение компаний с точки зрения производства ТБД – положительный момент. На мой взгляд, в условиях переизбытка мощностей это нормальный путь оздоровления отрасли. На рынке появится крупный игрок с мощностями, сравнимыми с нашими. Но это не новые производства или продукты, и каких-либо других существенных изменений объединение не должно принести.

– Вы понимаете логику этой сделки? Ведь от объединения компаний заказов от «Газпрома» больше не станет.

– Когда на один заказ претендует меньшее число компаний, уходит излишняя конкуренция.

Так как в целом по рынку цифра в числителе не поменяется, а в знаменателе – будет меньше, то у каждого производителя изменится число заказов. Если рассматривать ситуацию и перспективы с точки зрения объемов заказов «Газпрома» и других компаний, то, на мой взгляд, мы сейчас находимся в нижней точке рынка. Ситуация будет улучшаться, спрос – восстанавливаться. Вопрос – насколько.

– Рассматривает ли ОМК возможность создания аналогичного альянса?

- Мы для себя пока не видим возможности для создания альянса.
- Будут ли дальше трубные компании объединяться, металлурги – приобретать трубные активы?
- Сейчас в России три крупных многопрофильных производителя труб: ТМК, ОМК, ЧТПЗ. Даже гипотетическое объединение подобных компаний не разрешила бы антимонопольная служба, так как в результате может появиться производитель, доминирующий во всех сложных сегментах рынка. Мне кажется, что здесь консолидация маловероятна.
- На рынке много независимых производителей электросварных труб. Среди них консолидация может стать уместной, чтобы не было, на мой взгляд, уже совсем дикой конкуренции, когда поставки труб осуществляются зачастую ниже полной себестоимости. Не исключен вариант, что кто-то из крупных металлургов будет думать о приобретении трубных активов.
- В 2019 году объем инвестиций ОМК довольно серьезно вырос, почти в два раза, с 19 млрд руб. до 34 млрд руб. Сколько ожидаете по итогам 2020 года?
- Объем инвестиций ОМК в этом году превысит 44 млрд руб. Это с учетом покупки «Белэнергомаша». Но и без него у нас сейчас самый большой объем годовых инвестиций за всю историю ОМК. План инвестиций на 2021 год пока еще формируем.
- До 2025 года планируем задействовать резервы и увеличить инвестпрограмму ОМК со 130 млрд до 160 млрд руб. В трубном производстве – это строительство в Нижегородской области трубопрокатного цеха по выпуску бесшовных труб и модернизация всех имеющихся мощностей по сварным трубам нефтяного сортамента. Этим летом запустили производство насосно-компрессорных труб, которые не выпускали прежде, чуть ранее – ввели в строй центр финишной отделки обсадных труб.
- Продолжаем осваивать новый сортамент труб, чтобы наши клиенты смогли получить лучшие решения для своих проектов и были уверены в результате. Приступили к обновлению оборудования колесопркатного комплекса. Также средства направляем на новые виды колесной продукции, например, для скоростных составов. В активной фазе – техперевооружение производства авторессор, начали обновление производств трубной продукции для атомной и тепловой энергетики. В следующем году завершаем модернизацию производства соединительных деталей трубопроводов.
- Пришлось ли отказаться от каких-либо проектов в условиях кризиса? Как идет, например, интеграция «Белэнергомаша»?
- Инвестпроекты, по которым у нас уже были приняты решения, реализуем в полном объеме. Некоторые проекты на стадии разработки перенесли на более поздний срок.
- «Белэнергомаш» – логичное продолжение стратегии выхода на конечных клиентов и производственной цепочки ОМК по выпуску листа и труб. Это один из ключевых производителей металлоконструкций в стране, участник самых сложных инфраструктурных проектов, таких как Центральный олимпийский стадион в Сочи, московский аэропорт Внуково и аэропорт Геленджика, футбольный стадион и «Лахта-центр» в Санкт-Петербурге.
- Мы видим синергию в повышении эффективности производственных площадок за счет обмена опытом и лучшими практиками. До конца 2021 года планируем начать на «Белэнергомаше» более 70 новых инвестпроектов на 2 млрд руб., столько было вложено в развитие завода за последние пять лет.
- На каком уровне сейчас у ОМК соотношение чистого долга к EBITDA?
- В конце третьего квартала соотношение долга к EBITDA составляло 1,6. По ходу реализации инвестпрограммы это значение может увеличиться до трех.
- Правительство отказалось вводить квоты на экспорт лома, о которых просили трубники. Как это скажется на ОМК?



– Решение по лому пока не принято. Это стратегическое сырье, от его цены зависит стоимость многих видов продукции, в том числе и нашей. Сейчас на рынке металлолома устойчивый дефицит. Еще полгода назад тонна стоила 12–14 тыс. руб., а сегодня невозможно купить дешевле 18–20 тыс. руб. В такой ситуации я вижу необходимость, чтобы в России действовали временные, может быть, более мягкие по сравнению с другими странами, ограничения на экспорт лома. Тогда цены на готовую продукцию будут более предсказуемыми и потребителю не придется платить дороже.

– Вагонные операторы РФ просят не ограничивать импорт железнодорожных колес украинского «Интерпайпа». СОЖТ в письме Белоусову признавал, что на фоне уменьшения спроса цены на колеса снизились с 80–100 тыс. до 60–65 тыс. руб. за штуку, но это все равно вдвое выше уровня 2018 года. При каких условиях цена может достичь уровня 2018 года?

– Наверное, вы имеете в виду уровень цен до начала 2018 года? Давайте вспомним ситуацию до того, как они начали расти. Посмотрим, как менялись цены за последние четыре года, но не только на колеса, а на примере полувагонов.

Цена на полувагоны начала расти в январе 2017 года с 2,1 млн руб. И уже к августу 2018 года достигла 3 млн руб.: рост на 50%. При этом отмечу, что цена на колесо в этот период почти не менялась, колеблясь около 33–35 тыс. руб. за штуку. Она выросла во второй половине 2018 года, но лишь после того как цена на полувагон уже поднялась на 900 тыс. руб. Цена на полувагоны продолжала расти весь 2019 год, достигнув 3,7 млн руб., это почти вдвое выше исходного уровня, и только с июля 2019 года начала снижаться. Сейчас полувагон стоит 3 млн руб., то есть на те же 900 тыс. руб., или на 50%, выше уровня на начало 2017 года. Почему же тогда при этом колесо должно стоить 33–35 тыс. руб. за штуку, как в начале 2018 года? Это вряд ли возможно. С середины 2017-го рублевая стоимость заготовки выросла более чем на 40%. Также выросли цены на ферросплавы, огнеупоры, увеличились тарифы, НДС, зарплата персонала.

Теперь вернемся к вопросу текущих цен на колеса. В начале 2020 года у нас была высокая загрузка, а в мае спрос на колеса начал снижаться. Сегодня загрузка находится на уровне 60%. В среднем по портфелю цена существенно ниже той, что вы назвали, хотя в нем есть длинные контракты, которые подписывались в период высоких цен.

– Как повлияет на цены запрет ввоза украинских колес?

– Потребители всегда против ограничения импорта, потому что хотят иметь максимальный выбор. Но давайте посмотрим на ситуацию объективно. Сейчас рынок колес профицитен с точки зрения мощностей: ежегодно мы можем выпускать до 950 тыс. штук, Evraz – 525 тыс. штук. Поставщиков много: «Проммашкомплект» из Казахстана с мощностью 250 тыс. колес (на 20–30% больше, чем поставлял «Интерпайп»), сертифицированные китайские производители с потенциальным объемом 200 тыс. штук в год. Недавно появился чешский поставщик. Получается, что текущее предложение на рынке – 2 млн колес в год даже без Украины. Спрос же в этом году – 1,1 млн, а в 2021-м будет еще меньше. То есть уже сейчас профицит – почти 900 тыс. штук в год. При этом за январь–сентябрь импорт существенно вырос.

Хочу также подчеркнуть, что по итогам двух исследований поставок украинских колес был доказан демпинг и ущерб российским производителям. Даже при пошлине в 34% украинский производитель поставлял ежемесячно исторически максимальные объемы в Россию, настолько был высокий спрос в 2019 году. При этом цена продукции «Интерпайпа» была самой высокой на рынке, и этот уровень сохранился и после того, как пошлину, поступавшую в бюджет России и ЕАЭС, отменили. Так что запрет на ввоз украинских колес повлияет лишь на загрузку производителей, а не на цены.

– Сколько планируется ОМК выпустить колес в этом году? И каким будет спрос в следующем году?

– Загрузка колесопрокатного производства ниже, чем в прошлом году. На сегодня мы выпустили около 700 тыс. колес. Но тут важно, что подавляющее большинство колес произведено и поставлено в первые четыре месяца года, тогда еще был пик спроса.

Особенность рынка колес – волатильность, причем непропорциональная. На год-два высокого спроса приходится три-четыре года спада. Сейчас, во время вынужденного простоя, мы приводим в нормальное состояние оборудование, изношенное экстремальными режимами работы в период высокой загрузки. Почти всю прибыль, которую мы заработали во время повышенного спроса, реинвестируем в модернизацию оборудования и производство заготовки.

Важно понимать, что пика спроса, подобного тому, что был в 2018 году и особенно в 2019 году, уже не предвидится, так как к нему привела уникальная ситуация.

В одной точке совпали три фактора. Первое, по решению правительства были списаны 335 тыс. вагонов, выработавших ресурс. С них сняли и установили на действующие вагоны почти 8 млн бывших в употреблении колес, чей ресурс потом закончился почти разом. Второе – в целом увеличился грузооборот, плюс массовое выбытие вагонов привело к аномальному спросу на них. Третье – после списания старых вагонов резко выросло число заказов на производство новых. Подчеркиваю, это абсолютно уникальная ситуация, которая вряд ли повторится. Когда будет следующий цикл высокого спроса, имеющиеся мощности полностью покроют потребности рынка.

– ФАС признала ваш Выксунский металлургический завод злоупотребившим доминирующим положением на колесном рынке, есть что возразить?

– В июле 2020 года ФАС признала наше предприятие доминирующим на рынке стальных цельнокатаных колес. При этом ФАС заявила, что рыночных индикаторов, в соответствии с которыми можно устанавливать цены, нет. И после этого установила предельный уровень цен почти вдвое ниже рыночного. Ни цены конкурентов, ни цены смежных рынков СОНК (старая ось, новые колеса – колесная пара для ремонта ж/д вагона в составе б/у оси и двух новых колес.– “Ъ”), ни цены на б/у колеса при этом не были учтены. По какому принципу в тех условиях нам следовало распределять эту остродефицитную продукцию – по цене почти вдвое ниже рынка? И как бы на это посмотрела налоговая служба?

Мы с позицией ФАС не согласны, считаем, что не нарушали антимонопольное законодательство. Подали иск, сейчас идет разбирательство.

– Как спор с ФАС вышел на уровень «Русской стали», РСПП и Минпромторга?

– Коллеги нас поддержали, потому что посчитали дело прецедентным. Ведь такой подход ФАС ведет к неопределенности в ведении бизнеса, к увеличению системных рисков, в том числе налоговых, для каждой компании с долей рынка выше 35%. Также мы обратились в профильное министерство (Минпромторг РФ.– “Ъ”), которое является координатором в области развития конкуренции на товарных рынках. Чтобы привлечь внимание к подходам ФАС, которая в условиях конкурентного рынка устанавливает предельный уровень цен одному из его участников на основе затратного метода. Это противоречит одному из главных принципов государственной политики России – недопустимости государственного регулирования путем установления цен или их предельного уровня на конкурентных товарных рынках.

– ОМК получает иски от покупателей после решения ФАС о завышении цен на колеса в 2019 году. Если суды будут принимать решения не в вашу пользу, учтете этот факт в ценообразовании?

– Однозначно нет. У нас рыночное ценообразование и, естественно, ни от каких исков цена зависеть не может. И потом, чтобы эти решения стали реальными, сначала требуется доказать, что мы неправы.

– В продолжении темы о конкуренции. Как думаете, собственники вагонов почувствовали изменения после приватизации двух из трех вагоноремонтных компаний ОАО РЖД?

– До продажи ВРК-2 и ВРК-3 на рынке вагоноремонта доминирующее положение было у ОАО РЖД. За последний год ситуация изменилась, теперь доля компаний с госучастием составляет около 20%. Рынок стал более конкурентным, и потребитель от этого должен только выиграть в цене и в сервисе. Более того, с покупкой ВРК-3 наши клиенты защищены от значительных колебаний цены.

Приведу такой пример. Не секрет, что многие ремонтные компании обращали в свою пользу дефицит колес в 2018 году и ажиотажный спрос на них в 2019 году. Цена на колесную пару СОНК росла быстрее, чем стоимость колес. Вхождение в состав ОМК ВРК-3 позволило сделать процесс ценообразования на СОНК прозрачным и понятным. Упростив цепочку поставки колес через готовый продукт СОНК/НОНК (НОНК – новая ось, новые колеса.– “Ъ”) конечному потребителю, мы получили значительное снижение цены. А возросшая конкуренция между вагоноремонтными предприятиями, как сетевыми, так и локальными, позволила снизить цену и на остальные услуги. Повторюсь, конкуренция – это не только снижение затрат покупателей: растет качество услуг, уменьшаются сроки ремонта, увеличивается доступность запчастей.

– Как вы адаптировали работу компании к ограничениям, связанным с пандемией?

– ОМК относится к системообразующим предприятиям. Мы приняли все меры для сохранения рабочих мест, здоровья людей, поддержания хорошего морального климата. В первую очередь снабдили сотрудников средствами защиты и обеспечили им безопасные условия работы с учетом рекомендаций органов здравоохранения, изменили графики производств, перевели офисный персонал на удаленную работу. С марта проводим регулярные прямые линии с сотрудниками, рассказываем о ситуации в компании. Все защитные меры на заводах, которые помогли весной и летом, сохраняем до сих пор.

Почти сразу вышли с предложениями помощи и в регионы, где живут наши сотрудники и их семьи. Направили более 150 млн руб. на покупку аппаратов ИВЛ и средств индивидуальной защиты для медицинских работников, на ремонт и оснащение больниц. Вернулись к практике адресной помощи. В партнерстве с фондом «ОМК-Участие» и федеральным волонтерским проектом Общероссийского народного фронта «Мы вместе» помогали пожилым и людям с инвалидностью, многодетным семьям.

Моногород Выкса Нижегородской области, где расположено наше крупнейшее предприятие, больше месяца был закрыт на карантин. Мы вместе с волонтерами раздали 6,5 тыс. продуктовых наборов для жителей, попавших в особо трудную ситуацию. Такую же помощь организовали в городе Чусовом Пермского края.

<https://www.kommersant.ru/doc/4593682>

### **РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.11.30; «ПОБЕДА» НАШЛА СПОСОБ НЕ ОТМЕНЯТЬ ЧАСТЬ РЕЙСОВ ИЗ-ЗА НОВОЙ СХЕМЫ ПОЛЕТОВ**

«Победа» решила включить в состав летных экипажей пилотов-инструкторов: они будут помогать сажать самолеты «вслепую» в аэропортах, по которым не успели обновить навигационные данные. Это позволит лоукостеру не отменять все рейсы

Комитет по безопасности полетов авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») решил временно включить в состав летных экипажей пилотов-инструкторов из-за новой структуры воздушного движения в европейской части России, которая начинает действовать с 3 декабря, несмотря на неготовность инфраструктуры.

Об этом говорится в обращении директора по организации летной работы «Победы» Дениса Петрикова от 27 ноября к пилотам авиакомпании. Копию письма опубликовал сайт FrequentFlyers, его подлинность РБК подтвердил один из пилотов лоукостера. Представитель «Победы» отказался комментировать внутреннюю рассылку в летной службе авиакомпании.

Зачем нужна новая система полетов

В ночь с 2 на 3 декабря вводится новая структура воздушного пространства в европейской части России. Она охватывает 49 аэродромов, 242 новых участка воздушных трасс, полностью меняет воздушную навигацию – маршруты вылета и прилета, точки входа и выхода, буквенные обозначения и т.д. С вводом новой структуры движения самолетов загруженность авиадиспетчеров должна сократиться примерно на 50%, задержки самолетов при маневрировании перед заходом на посадку в аэропорты уменьшатся более чем на 70%, сообщает **Росавиация**. Но десятки аэропортов оказались не готовы к вводу этой системы.

Согласно обращению Петрикова, американский поставщик аэронавигационных баз данных Jeppesen (входит в корпорацию Boeing) проинформировал «Победу» о том, что до конца декабря будут отсутствовать актуальные навигационные данные по семи аэропортам, в которые летает «Победа», – в Астрахани, Ижевске, Кирове, Кургане, Назрани, Петрозаводске и Ярославле. Причина – «нарушение российскими авиационными властями рекомендованных сроков публикации поправок» по этим маршрутам, указывает он. Представитель Boeing это не комментирует, но в материалах Jeppesen говорится, что поправки в навигационные базы данных нужно было принимать до начала октября, а они появлялись частями с 22 октября по 5 ноября. В пресс-службе **Росавиации**, в свою очередь, на это отвечали, что 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 Международной организации воздушного транспорта (ИКАО).

«Просто отменить все рейсы для исключения крайне высоких рисков безопасности полетов и создаваемых предпосылок к реальным авиационным инцидентам мы не можем», – указывает топ-менеджер «Победы», ссылаясь на то, что авиакомпания для многих регионов является единственным перевозчиком, связывающим их с Москвой и Петербургом. Поэтому компания и решила использовать пилотов-инструкторов, которые будут помогать экипажам осуществлять взлет и посадку при отсутствии электронных карт, то есть только при помощи диспетчеров или «вслепую».

«Победа» будет формировать летные экипажи только из числа пилотов, которые добровольно выразили «готовность к выполнению полетов в условиях отсутствующих актуальных бортовых навигационных баз и отсутствия в зональных центрах ОрВД (госкорпорация по организации воздушного движения, ей подчиняются диспетчеры. – РБК) утвержденных процедур действий на случай отказа их обзорного локатора и/или потери связи с экипажем, не имеющим на борту бортовых навигационных баз», – говорится в обращении Петрикова.

Пилот «Победы» сказал РБК, что в компании есть специалисты, которые готовы стать добровольцами и летать в семь аэропортов без актуальной навигационной информации, но при этом остаются огромные риски безопасности. Источник РБК в авиакомпании добавил, что ей все же придется сократить перелеты в эти города, потому что число рейсов, которое лоукостер может выполнить, ограничено количеством инструкторов.

О риске сокращения всех рейсов в Ярославль с 3 декабря гендиректор «Победы» Андрей Калмыков предупредил в письме губернатору Ярославской области Дмитрию Миронову, попросив его направить обращение в адрес **Росавиации** с просьбой отложить ввод новой системы полетов из-за угрозы их безопасности. Как рассказал источник РБК в группе «Аэрофлот», аналогичное письмо было также направлено на прошлой неделе главам других шести регионов, аэродромы которых входят в маршрутную сетку лоукостера и не имеют актуальной навигационной информации.

28 ноября **Росавиация** заявила, что никаких рисков для обеспечения безопасности полетов не существует. «В настоящее время можно констатировать, что национальный провайдер аэронавигационного обслуживания ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» к вводу

новой структуры готов в полном объеме. В понедельник, 30 ноября, представитель ведомства не стал комментировать обращение топ-менеджера «Победы» к пилотам.

<https://www.rbc.ru/business/30/11/2020/5fc4f0e39a79471ea58526f5>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.11.30; РЕКОРДОВ НЕ ТРЕБУЕТСЯ; СТАРТОВАЛА ВСЕРОССИЙСКАЯ ОЛИМПИАДА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Школьники младших классов могут помериться своими знаниями Правил дорожного движения. В понедельник стартовала всероссийская онлайн-олимпиада под названием «Безопасные дороги».

Принять в ней участие может любой ученик 1-4-го класса. Задания размещены на портале Учи.ру, который во время пандемии стал чуть ли не официальной обучающей платформой для младших классов. Ребенку достаточно войти в личный кабинет или зарегистрироваться на платформе, если его еще не зарегистрировали, и ответить на вопросы до 11 декабря включительно.

Олимпиада проводится АНО «Национальные приоритеты» совместно с Госавтоинспекцией МВД России, **минтранс**ом и **Росавтодором** в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Как рассказали в ГИБДД, задания простые, но они охватывают все сферы безопасности движения: как переходить дорогу по регулируемому или нерегулируемому переходу, как обходить транспорт, как вести себя в машине, как стать заметнее на дорогах.

Чтобы задания были познавательными и увлекательными, над их разработкой трудились специалисты Национального медицинского исследовательского центра психиатрии и наркологии имени В.П. Сербского вместе с сотрудниками Госавтоинспекции.

Победители получают дипломы от портала Учи.ру, а все остальные участники – свидетельства. Если олимпиада будет пользоваться спросом, то в следующем году ее проведут для более широкого круга школьников.

<https://rg.ru/2020/11/30/startovala-vserossijskaia-olimpiada-po-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniia.html>

### **1 КАНАЛ # НОВОСТИ, 30.11.2020 18:29; ТЫСЯЧИ ШКОЛЬНИКОВ ПРИНИМАЮТ УЧАСТИЕ В ОЛИМПИАДЕ, КОТОРАЯ СТАЛА ЧАСТЬЮ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ»**

**ВЕДУЩИЙ:** Забота о детях – главная цель проходящей в эти дни Всероссийской олимпиады по безопасности дорожного движения. В ней участвуют тысячи школьников со всей страны. И в этом конкурсе заведомо не будет проигравших, ведь речь идет об изучении правил, которые помогают избежать происшествий на дорогах. Алексей Курчинин убедился.

**КОР.:** Из школы пока только за руку с мамой, которая заодно расскажет, где какой дорожный знак и о чем он говорит. А еще как перейти улицу, когда мамы рядом не будет.

**Василиса ШЛЯХТИНА:** Я должна посмотреть по сторонам и идти не торопясь, если машины стоят вплотную, а если нет, то ты идешь спокойно. Но если вдруг едет машина, ты вскидываешь руку или пакет яркой и показываешь, что стоп.

**КОР.:** Усвоили на улице, закрепляем дома. Василиса, как и тысячи школьников по всей стране, решает задания онлайн-олимпиады по правилам дорожного движения. Всероссийское тестирование – часть **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. Новые развязки и светофоры – это хорошо, но еще лучше, когда дети знают, как со всем этим правильно обращаться.

**Марат ХУСНУЛЛИН,** заместитель председателя правительства РФ: Самая ключевая задача – снизить смертность и травматизм среди детей. Для того чтобы снизить этот

показатель, надо детей заранее учить правилам дорожного движения, правилам нахождения на улице, правилам перехода через улицу.

КОР.: Немного похоже на то, когда сдаешь на права. Но, конечно, проще и увлекательней, с поправкой на особенности детской психики.

Гаянэ СИМОНЯН, руководитель Департамента разработки онлайн-олимпиад на платформе Uchi.ru: Нужно принять решение – где может гулять подросток, а где мальчик может лепить куличи. Я думаю, что мальчик может лепить куличи на детской площадке около песочницы, а подросток будет гулять в другом месте.

КОР.: Думают и первоклашки, и четвероклассники – самые сложные задания у них. Ситуации разные – решающий олимпиаду школьник находит героев то в песочнице, то на заднем сидении автомобиля. И все же упор на безопасный переход дороги.

Что греха таить, иногда даже мы, взрослые, переходим дорогу вот так. Стоп! И какой пример мы подаем детям? Давайте-ка все это уберем, 10 секунд можно и потерпеть. И сделаем так, как учили родители. Внимательно смотрим по сторонам, особенно если нет светофора, и спокойно переходим. Правильные рефлексy должны вырабатываться в детстве.

В ГИБДД отмечают – детский травматизм в этом году снизился по сравнению с 2019-м. Отчасти это связано с тем, что из-за пандемии самостоятельно гуляющих школьников на улицах стало меньше. И все-таки взрослым не стоит ослаблять бдительность.

Владимир КУЗИН, заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России: Если родители ведут себя абсолютно правильно, во всяком случае показывают правильное поведение ребенку, он точно так будет его дублировать.

КОР.: Но у пешехода всегда есть визави. Школьники и их родители говорят: некоторым водителям самим бы неплохо повторить правила – и движения, и приличия.

Василиса ШЛЯХТИНА: Нас с бабушкой один раз машина очень крутой. Говорит: «Мне должны все уступать!» Едет, как будто он король, несется! И чуть не сшиб нас.

КОР.: Олимпиада продлится до 11 декабря. Победителей и проигравших не будет – все ребята получают электронные дипломы. А главное – знания из тех, что пригодятся в жизни каждый день.

Алексей КРУЧИНИН, Дмитрий БЕЛОВ, Дмитрий СКВОРЦОВ, Екатерина ОВСЯННИКОВА, Ярослав ЗОРИН, Сергей РОМАНОВ и Влада АББАСОВА. Первый канал.

[https://www.1tv.ru/news/2020-11-30/397678-tsyachi\\_shkolnikov\\_prinimayut\\_uchastie\\_v\\_olimpiade\\_kotoraya\\_stala\\_chastyu\\_natsproekta\\_bezopasnye\\_i\\_kachestvennye\\_avtodorogi](https://www.1tv.ru/news/2020-11-30/397678-tsyachi_shkolnikov_prinimayut_uchastie_v_olimpiade_kotoraya_stala_chastyu_natsproekta_bezopasnye_i_kachestvennye_avtodorogi)

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.30; ВОЗНИКЛО ЕЩЕ ОДНО ОСНОВАНИЕ ДЛЯ НАЛОЖЕНИЯ ШТРАФОВ НА ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ**

Физические лица, использующие грузовики массой от 3,5 до 12 тонн (категория N2), экологический класс которых не определен, должны были оснастить свой транспорт тахографами. Отведенный срок истекает сегодня, 30 ноября.

Тахографы позволяют регистрировать скорость, режима труда и отдыха водителей. Благодаря этому обеспечивается безопасность движения. За отсутствие тахографа на физлица может быть наложен штраф от трех до пяти тысяч рублей.

Транспортные средства оснащают тахографами в соответствии с принятым еще в 2013 приказом Минтранса. Сначала тахографами оснастили грузовые автомобили индивидуальные предприниматели и юридические лица. Физическим лицам, то есть тем, кто работает частным образом без регистрации ИП, первоначально предписывалось

установить тахографы на любые грузовики массой более 3,5 тонны к 1 ноября 2019 года. Но затем срок перенесли.

До 1 марта 2020 года физлица должны были установить тахографы на грузовики массой более 12 тонн, экологический класс которых не определен. Как поясняли ранее «РГ» в **Минтрансе**, процесс оснащения автомобилей тахографами разбили на этапы, чтобы перевозчики успели закупить оборудование и не сталкивались с очередями в мастерских.

<https://rg.ru/2020/11/30/vozniklo-eshche-odno-osnovanie-dlia-nalozheniia-shtrafov-na-voditelej-gruzovikov.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК № 270 (8324); ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.11.30; ТЕХОСМОТР НА ВЪЕЗДЕ И ВЫЕЗДЕ; ГИБДД Тестирует новую систему проверки машин**

Госавтоинспекция начала тестировать модернизированную автоматизированную информационную систему техосмотра. Предполагается, что она в том числе поставит крест на продаже диагностических карт. Также этому будет содействовать обязательная фотофиксация с привязкой к координатам пункта ТО. Однако есть и обратная сторона медали: новации могут сделать техосмотр дефицитной услугой.

Напомним, что с 1 марта 2021 года техосмотр в России будет проводиться по-новому. Реформа направлена на то, чтобы сделать невозможным продажу диагностических карт. Ведь на сегодняшний день порядка 80 процентов автомобилей техосмотра не проходят, а диагностические карты на них просто покупаются. По сути, ТО превратился в еще один налог для автовладельцев.

С 1 марта диагностические карты будут оформляться непосредственно в системе ЕАИС ТО, которую сейчас модернизировали. На семинаре с операторами техосмотра выяснилось, что глобальных претензий к новшеству нет. Отдельные недостатки дорабатываются. Сейчас к системе подключают операторов для ее тестирования. В Москве из более чем 200 операторов к ней подключился один.

Доступ в систему возможен только по усиленной электронной цифровой подписи. Такой же подписью эксперт подписывает карту после диагностики. При диагностике автобусов карту такой же подписью подписывает еще и инспектор ГИБДД. Для этого был увеличен штат сотрудников этого ведомства, занимающихся технадзором. Сейчас они проходят обучение.

Начинаться техосмотр будет с фотографии машины на въезде на диагностическую линию. Заканчиваться – фото по окончании диагностики. При этом фотографии должны быть с координатами места съемки. И эти координаты должны соответствовать месту расположения пункта ТО.

Для этого Российский союз автостраховщиков предложил операторам сообщить координаты своих пунктов ТО. Они должны быть внесены в реестр операторов. Эти координаты должны соответствовать кадастровым данным на помещение пункта ТО.

И тут у операторов возникает много вопросов, на которые ответа пока дать никто не может. В здании оборудование может не ловить сигнал нужного количества спутников для точного определения координат. Диагностическая линия довольно длинная. А значит, координаты на въезде и выезде с нее будут отличаться. Как быть в этой ситуации? Не признают ли диагностическую карту с такими координатами недействительной? Не привлекут ли к ответственности оператора?

В требованиях к фотографиям, установленных **минтрансом**, указано, что на фото должны быть видны марка, цвет и госномер автомобиля. Но зимой и осенью все машины серые. Оператор не может заставить автовладельца помыть машину перед въездом на линию. Если на машине нет шильдика – отвалился во время эксплуатации, – марку машины по фото будет установить сложно. При этом отсутствие шильдика не запрещает эксплуатацию автомобиля.

Новые требования к оборудованию пунктов техосмотра, к помещениям, воротам и смотровым ямам вызывают массу вопросов у операторов. Если до 1 марта пункт ТО соответствует установленным требованиям, то после этой даты он должен быть модернизирован.

Российский союз автостраховщиков провел опрос операторов. По итогам этого опроса можно утверждать, что из-за изменений этих требований около 20 процентов операторов всерьез рассматривают вероятность закрытия своего бизнеса. Их и так не много. А после подобного демарша техосмотр реально может стать дефицитной услугой со всеми вытекающими отсюда последствиями в виде очередей и эксплуатации автомобилей без техосмотра и ОСАГО. И это может стать серьезной проблемой для ни в чем не повинных добропорядочных автомобилистов.

Впрочем, обеспеченность региона должным количеством пунктов – дело местных властей. Как они этого достигнут – вопрос открытый.

Само по себе фотографирование, даже с координатами, не гарантирует, что диагностическую карту нельзя будет оформить без визита на ТО. Фотошоп никто не отменял. Весь вопрос – в стоимости услуги.

Но тут все задействованные в техосмотре органы надеются на ГИБДД. Это ведомство должно мониторить деятельность операторов, проверять диагностические карты в системе. Кроме того, оно получило возможность проводить контрольные закупки.

Мониторинг уже сейчас дает свои результаты. Много операторов, занимавшихся продажей диагностических карт, благодаря ему уже прекратили свою деятельность. В РСА надеются, что контрольные закупки и вовсе уберут с рынка недобросовестных операторов.

А автовладельцам остается пока только ждать, чем закончится эта реформа.

<https://rg.ru/2020/11/30/gibdd-testiruet-novuiu-sistemu-proverki-mashin.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.30; АТТЕСТАЦИЮ ПО ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАМЕНИТЬ ИНСТРУКТАЖЕМ**

**Минтранс России** предложил заменить подготовку и аттестацию членов экипажей в области транспортной безопасности проведением инструктажей, чтобы сократить финансовые затраты перевозчиков. Министерство подготовило законопроект, который сейчас проходит общественное обсуждение.

Как указывают в **Минтрансе**, подготовка персонала автомобильного и городского наземного электрического транспорта, машиниста и помощника машиниста, а также экипажей внутреннего водного и морского транспорта по вопросам обеспечения транспортной безопасности является избыточной. Вместо этого транспортные компании смогут назначить сотрудника, ответственного за обеспечение транспортной безопасности, который пройдет подготовку и аттестацию. Затем он будет инструктировать экипажи. Этого будет достаточно, чтобы водители автобусов, машинисты локомотивов, экипажи судов овладели минимальными навыками в вопросах обеспечения транспортной безопасности.

В частности, они смогут проинформировать об угрозе акта незаконного вмешательства при выполнении перевозки. Для предупреждения угрозы экипажи будут проверять исправность технических средств обеспечения транспортной безопасности, в том числе связи и оповещения, проводить осмотр транспортного средства при выходе на маршрут и после прибытия на конечный остановочный пункт, чтобы выявить подозрительные или оставленные предметы. Также они смогут исключить свободный доступ посторонних лиц на транспортное средство во время его стоянки, выявлять с использованием систем видеонаблюдения подозрительных лиц с признаками подготовки к совершению теракта, а также эвакуировать пассажиров в необходимых случаях.



Кроме того, **Минтранс** предлагает передать функции по защите объектов от противоправных посягательств и обеспечению пропускного режима от подразделений ведомственной охраны **Минтранса** подразделениям транспортной безопасности. Это «позволит исключить двойные затраты субъектов транспортной инфраструктуры, финансирование которых, в том числе, осуществляется из бюджетной системы Российской Федерации», – отметили в министерстве.

Затраты на выполнение требований транспортной безопасности имеют особое значение для региональных аэропортов, поясняет глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. «Расходы по этим статьям весьма велики и сопоставимы с субсидированием регионами региональных авиаперелетов. Зачастую складывается ситуация, когда расходы на обеспечение транспортной безопасности сопоставимы с масштабом поддержки перевозок на местных воздушных линиях региональными властями», – говорит он. То есть завышенные требования по транспортной безопасности могут сводить на нет усилия регионов по увеличению авиационных перевозок.

На безопасность такой подход скорее всего не повлияет. Инициатива действительно может привести к сокращению финансовой нагрузки, но гарантий этого нет, заметил эксперт.

<https://rg.ru/2020/11/30/attestaciiu-po-transportnoj-bezopasnosti-predlozhili-zamenit-instruktazhem.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.014 КОРПОРАЦИИ В ГЛУБОКОМ МОНОПОЛЬЕ; ГОСКОМПАНИИ ОТБИВАЮТСЯ ОТ ИЗМЕНЕНИЙ РЕГУЛИРОВАНИЯ**

Крупные госкомпании пытаются свести на нет инициативу Федеральной антимонопольной службы (ФАС) по кардинальному изменению закона «О естественных монополиях», за что много лет боролся экс-глава ведомства Игорь Артемьев. ОАО РЖД, «Россети» и «Транснефть» направили премьеру Михаилу Мишустину письмо с критикой разработанных ФАС законопроектов, которые внесены в правительство. Основные претензии – отказ учитывать в тарифах амортизацию и дивиденды, желание ФАС получить «силовые» функции и отсутствие подзаконных актов. Эксперты предупреждают, что отказ от закона о естественных монополиях грозит коллапсом системы регулирования. Как стало известно “Ъ”, главы ОАО РЖД Олег Белозеров, «Россетей» Павел Ливинский и «Транснефти» Николай Токарев в начале ноября направили письмо премьеру Михаилу Мишустину с критикой разработанных Федеральной антимонопольной службой (ФАС) законопроектов о госрегулировании цен и реформировании монополий.

Сейчас работу компаний регулирует закон «О естественных монополиях», а тарифы утверждаются ежегодно правительством. Но бывший руководитель ФАС Игорь Артемьев, ушедший в отставку 11 ноября, более десяти лет боролся за упразднение этого закона в пользу другого – «О защите конкуренции», а также за принятие нового определения естественной монополии, которое бы позволило привлекать в компании сторонних инвесторов. Наряду с этим в ФАС предлагали существенно изменить систему расчета цен естественных монополий, например, переведя их на эталонный тариф. Компании ожидаемо выступали против.

Законопроекты исходно вносились в правительство в ноябре 2019 года, но дважды получали отрицательные заключения государственно-правового управления президента и отправлялись на доработку. Тем не менее, как пишут главы ОАО РЖД, «Россетей» и «Транснефти», ФАС так и не внесла в документы существенных изменений. По информации “Ъ”, в конце ноября проекты вновь были внесены в правительство.

Основные претензии монополий относятся к предложению ведомства не учитывать в их тарифах амортизацию и выплату дивидендов, а учет капитальных вложений проводить не в полной мере. Компании напоминают, что включение в стоимость услуг монополий

расходов на дивиденды поддерживало правительство. Также главы компаний отмечают, что предложенное регулятором правило об учете капвложений в тарифах только после ввода в эксплуатацию объектов лишает монополии источников финансирования ранних этапов реализации проектов.

Среди прочего топ-менеджеров не устраивает инициатива ФАС по наделению службы полномочиями силовых ведомств, в частности, по беспрепятственному получению информации и проникновению в офисы, что может увеличить число проверок бизнеса.

В части электроэнергетики компании жалуются на отсутствие в законопроекте о тарифах понятия перекрестного субсидирования, положений, касающихся регуляторных соглашений с электросетевыми и водопроводно-канализационными организациями. Нерешенными остаются и вопросы, связанные с оплатой энергоресурсов при отсутствии или отмене тарифов, отмечается в письме. Претензией ОАО РЖД является то, что ФАС относит к сфере госрегулирования железнодорожный, водный и воздушный транспорт, что автоматически переведет их из конкурентного в монопольный сегмент, хотя, например, часть маршрутов ОАО РЖД дерегулирована. Это же может коснуться других услуг железной дороги – погрузочно-разгрузочных работ, услуг ремонта или предоставления грузовых вагонов. «Транснефти» же не нравится, что ФАС хочет отменить финансирование инфраструктуры за счет согласованных надбавок к тарифу.

Компании не согласны с предложением ФАС по использованию для их определения формулировки «сетевой актив», которая, по мнению авторов, не учитывает специфику отношений с монополиями – например, для ОАО РЖД предусмотрена другая терминология. Также реализация предложений ФАС может повлечь автоматическое разделение деятельности на инфраструктурную и перевозочную, что, по позиции, изложенной в письме, приведет к росту трансакционных издержек, удорожанию заимствований, ограничит потенциал дифференциации тарифов и так далее. Главы трех компаний указывают, что отказ от закона «О естественных монополиях» разрушит действующую систему в этой сфере, а вопросы регулирования естественных монополий существенно различаются с вопросами защиты конкуренции. Первое опирается на прямые экономические методы, в то время как антимонопольное регулирование имеет административную природу.

Источник в одной из монополий отмечает, что предлагаемые ФАС нормы носят общий характер, не учитывая отраслевой специфики, и потребуют принятия нескольких десятков подзаконных актов, чтобы реально начать работать. Он также отмечает, что нововведения фактически отменяют или изменяют положения других нормативных актов, принятых за последние два-три года. Например, речь идет о заключении долгосрочных тарифных соглашений с регионами.

В «Транснефти» подтвердили направление письма. «Конечно, мы рассчитываем, что наши возражения и предложения будут учтены в законопроекте», – отметил представитель компании Игорь Демин. В «Россетях» и ОАО РЖД ситуацию комментировать не стали. В еще одной монополии – «Газпроме», представители которой, по данным «Ъ», поддерживают претензии остальных компаний, но не участвовали в подготовке письма, на запрос не ответили. В ФАС «Ъ» пояснили, что сейчас правительство рассматривает доработанные проекты законов с учетом всех обсуждений. Там напомнили, что документы направлены на повышение прозрачности регулирования этих сфер и их эффективности, в первую очередь в отношении потребителей.

Гендиректор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян считает, что инициативы регулятора можно описать так: «Чтобы корова давала больше молока и меньше ела, ее надо больше доить и меньше кормить». Эксперт напоминает, что закон «О естественных монополиях» существует уже четверть века и позволил с тем или иным успехом провести реформы этих отраслей. Отмена этого основополагающего акта в сфере регулирования инфраструктуры грозит коллапсом сложившейся системы

взаимоотношений бизнеса, государства и потребителей, говорит господин Саакян. Тем не менее, отмечает он, некоторые изменения назрели: в частности, целесообразно законодательно закрепить возможность создания отдельных отраслевых тарифных регуляторов, какие существуют в развитых странах – например, комиссия по регулированию энергетики (FERC) в США.

<https://www.kommersant.ru/doc/4593928>

### **РОССИЯ 24, 30.11.2020 09:26; БЕЗОПАСНОСТЬ И УДОБСТВО ПАССАЖИРОВ: ОНФ ОТПРАВИЛ В РЖД ПОЛУТОРЫ СОТНИ ОБРАЩЕНИЙ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Более полутора сотен обращений отправил Общероссийский народный фронт в «Российские железные дороги» за прошлый год. Речь шла о создании надземных переходов, благоустройстве вокзалов и других улучшениях для безопасности и удобства пассажиров. Многие масштабные проекты уже выполнены, другие реализуются сейчас.

<https://www.vesti.ru/video/2245530>

### **ТАСС; 2020.11.30; «ДОРОЖНЫЕ» СТАРТАПЫ ДЕЛАЮТ СТАВКУ НА ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ**

Большая часть предложений, поступивших в первый акселератор стартапов на базе Российского дорожного научно-исследовательского института («РосдорНИИ»), посвящена развитию интеллектуальных транспортных систем и цифровых технологий. Об этом говорится в сообщении института.

Первый в России отраслевой акселератор для стартапов, которые работают над инновационными технологиями в дорожной отрасли, запущен на базе Российского дорожного научно-исследовательского института («РосдорНИИ») в рамках реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги».

«Из 67 поданных заявок после оценки экспертами – представителями науки и бизнеса – к отборочному туру были допущены 28 команд, – сообщили в «РосдорНИИ». – 14 команд со своими инновационными разработками отобраны для дальнейшего участия».

Как отмечают в «РосдорНИИ», большая часть предложений разработчиков была посвящена развитию интеллектуальных транспортных систем и цифровых технологий. Также поступили предложения в области строительства и ремонта дорог, связанные с применением новой техники, материалов и технологий. Например, один из предложенных проектов связан с применением золотых покрытий в дорожном строительстве. Также экспертам представили новое антикоррозийное покрытие для строительства мостов; автоматизированную систему управления дорожным движением; систему для предотвращения ДТП и анализа транспортного потока; несколько предложений для обеспечения функционирования беспилотных автомобилей.

Приглашенным в акселерационную программу проектам будет предоставлена возможность апробации и пилотного внедрения в отрасли.

«Проекты, не попавшие в акселерационную программу, тоже интересные и нуждаются в поддержке, на следующий год для таких команд мы подготовим ряд мероприятий, направленных на повышение качества подаваемых заявок и их соответствие целям и задачам дорожной отрасли», – отметили в «РосдорНИИ».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/doroznye-startapy-delaut-stavku-na-cifrovye-tehnologii>

### **ТАСС; 2020.11.30; ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ НА ТРЕТЬ ОБНОВИЛА СОСТАВ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В ОБЛАСТНОМ ЦЕНТРЕ**

Ивановская область по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** получила 31 новый троллейбус «Адмирал», общая стоимость которых составила 640 млн рублей. Это позволило на треть обновить состав электротранспорта в областном центре, сообщает в понедельник пресс-служба правительства региона.

Ивановская область – один из 12 регионов России, которые получили субсидию на обновление подвижного состава городских агломераций в рамках **«дорожного» нацпроекта** по программе льготного лизинга. Сегодня новый современный транспорт оценили губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский и глава Иваново Владимир Шарыпов.

«Все троллейбусы, предусмотренные в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году, поступили в Иваново. В этом году за счет поставки 31 троллейбуса подвижной состав электротранспорта удалось обновить на треть. Их стоимость составляет 640 млн рублей, из которых 378 млн рублей – средства федерального бюджета», – сообщает пресс-служба.

По данным департамента дорожного хозяйства и транспорта региона, в настоящее время на линию выпущено 18 троллейбусов, остальные выйдут на маршруты до 25 декабря, сейчас на них оформляется страховка, водители проходят обучение. Троллейбусы задействованы на самых протяженных городских маршрутах №6 и №4. По условиям **нацпроекта** новые троллейбусы должны полностью закрыть как минимум один маршрут. Как отметил губернатор Воскресенский, обновление подвижного состава автопарка должно продолжиться в следующем году, в настоящий момент регион ведет активную работу в этом направлении с **Минтрансом РФ**, соответствующая заявка в ведомство на 2021 год уже отправлена.

«В рамках национального проекта нам очень помогло федеральное правительство, дороги мы ремонтируем гораздо больше, чем раньше, общественный транспорт удастся заменить. Планы на будущий год у нас также амбициозные», – сказал глава региона.

Троллейбусы «Адмирал» – самая современная модификация на российском рынке, в этом году подобные машины поставляются в три региона: в Санкт-Петербург, Омск и Иваново, их вместимость – 96 пассажиров. В них есть wi-fi, usb-разъемы для подзарядки телефонов, климат-контроль в салоне, а также современная система управления двигателем, энергосберегающие технологии, система контроля состояния здоровья водителя, электропневматические двери с системами антиприщемления. Машина также оснащена автономным ходом, что позволит троллейбусу, например, объехать место ДТП или продолжить движение при отключении электроэнергии.

[https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ivanovskaa-oblast-na-tret-obnovila-sostav-  
elektrotransporta-v-oblastnom-centre](https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ivanovskaa-oblast-na-tret-obnovila-sostav-elektrotransporta-v-oblastnom-centre)

### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.30; ИВАНОВСКИЕ ВЛАСТИ НА ТРЕТЬ ОБНОВИЛИ ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ ПАРК**

За счет поставки 31 троллейбуса в Иваново удалось на треть обновить подвижной состав электротранспорта, все машины поставлены в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году, сообщил РИА Новости представитель пресс-службы регионального правительства.

«Новые троллейбусы задействованы на двух самых протяженных маршрутах города Иваново, которые проходят от окраин через центр. В настоящее время на линию выпущены 18 троллейбусов, на остальные сейчас оформляется страховка, машины проходят обкатку, а водители – обучение. До 25 декабря все машины выйдут на улицы города», – сказал собеседник агентства.

По его словам, в Иваново поступили низкопольные троллейбусы вместимостью 96 пассажиров. В этой модели – три широких дверных проема, широкие накопительные площадки. Салон оснащен климат-контролем, современной системой мультимедиа, usb-разъемами для подзарядки телефонов, Wi-Fi, а также имеется возможность оплаты проезда банковской картой. В числе основных технических особенностей новых троллейбусов – современная система управления двигателем, энергосберегающие технологии, система контроля состояния здоровья водителя, электропневматические двери с системами антиприщемления. Новый троллейбус приспособлен для перевозки пассажиров с ограниченными возможностями здоровья.

Губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский поблагодарил **Минтранс России** за четкое исполнение своих обязательств перед Ивановской областью и рассказал, что регион ведет с ведомством работу по всем направлениям по следующему году.

«В рамках национального проекта нам очень помогло федеральное правительство. Дороги мы ремонтируем гораздо больше, чем раньше, общественный транспорт удастся заменить. Планы на будущий год у нас также амбициозные», – процитировали в пресс-службе главу региона.

Ивановская область – один из двенадцати регионов России, которые получили субсидию на обновление подвижного состава городских агломераций в рамках **нацпроекта** по программе льготного лизинга.

<https://ria.ru/20201130/trolleybusy-1586985670.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/v-strane/10132399>

### **REGNUM; 2020.11.30; В ОРЕНБУРГЕ ЧЕРЕЗ СУД ТРЕБУЮТ АННУЛИРОВАТЬ ДОПСОГЛАШЕНИЕ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ**

В Оренбурге прокуратора в судебном порядке требует признать недействительными дополнительное соглашение, заключенное между муниципальным управлением строительства и дорожного хозяйства мэрии и ООО «ГП Дорстрой Уфа» в рамках исполнения **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Информация об этом опубликована на сайте Арбитражного суда региона.

Иск принят в производство. Первое заседание по его рассмотрению назначено на 22 декабря. В качестве третьих лиц привлечены администрация Оренбурга и УФАС по Оренбуржью.

Из материалов дела не ясно содержание оспариваемого допсоглашения. Стоит отметить, что ранее прокуратора информировала об административном наказании в отношении начальника УСДХ города. Заказчик внес изменения в контракты на ремонт дорог по улицам Аксакова, Комсомольская и Правды. Вопреки нормам законодательства, появилось допсоглашение. Это привело к удорожанию ремонта дорог на 19 млн рублей – до 215 млн рублей.

По данным надзорного ведомства, был внесен ряд изменений, в частности, из договора исключили работы по обустройству тротуаров. А итоге пешеходная зона оказалась недоделанной, и работы по благоустройству перенесены на 2021 год.

<https://regnum.ru/news/3128532.html>

### **ТАСС; 2020.11.30; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ УСТАНОВЯТ В 2020 ГОДУ НА ДОРОГАХ ОБЛАСТИ 60 КОМПЛЕКСОВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ**

Власти Псковской области в 2020 году за счет участия в **нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** установят 60 новых комплексов фотовидеофиксации на дорогах региона, в том числе на участках федеральных трасс. Это

почти в 2,5 раза превышает текущие показатели, сообщила в понедельник пресс-служба администрации области.

«В Псковской области до конца года будут установлены 60 новых комплексов фотовидеофиксации. 52 комплекса с 61 камерой уже проторгованы. В процессе торгов находятся еще 8 комплексов, то есть всего до конца года в области будет установлено 60 комплексов. Сейчас в регионе действуют и продолжают работу 26 комплексов», – отмечается в сообщении пресс-службы в ее официальном канале в Telegram.

По данным пресс-службы, наибольшее число камер будет установлено в Пскове – здесь появится 21 такое устройство. На федеральной трассе Р-23 «Санкт-Петербург-граница с Республикой Белоруссия» будет установлено 6 новых камер. Три таких устройства будут смонтированы на федеральной трассе Р-56 «Великий Новгород-Псков», две камеры установят на участке дороги «Шимск-Великие Луки» и одну на трассе М-9 «Балтия».

По данным властей, это позволит снизить аварийность на дорогах. Для Псковской области тема о снижении аварийности на дорогах крайне актуальна, так как протяженность всех дорог составляет более 22 тыс. километров, при этом лишь 34% из них находится в нормативном состоянии. Кроме того, область является приграничной – это единственный регион РФ, который граничит сразу с тремя иностранными государствами, пропуская через свою территорию поток транзитных грузовых автомобилей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pskovskie-vlasti-ustanovlat-v-2020-godu-na-dorogah-oblasti-60-kompleksov-fotovideofiksacii>

### **НИА ФЕДЕРАЦИЯ; 2020.11.30; В ТВЕРИ ПОДВЕЛИ ИТОГИ КАМПАНИИ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА**

В администрации города прошло совещание, на котором были обсуждены итоги реализации в Твери в 2020 году национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Всего за сезон благодаря федеральному софинансированию было отремонтировано более 61,5 километра дорожного полотна и около 55 тысяч кв.м. тротуаров. По всем объектам проведены рабочие комиссии, устранены выявленные недочеты, идет оформление приемочной документации, сообщает «НИА Тверь».

Напомним, в целом в период с 2019 по 2024 год в областном центре в рамках национального проекта приведут в порядок дороги общей протяженностью более 265 км. В 2020 году в Твери отремонтировано 46 объектов улично-дорожной сети общей протяженностью более 61,5 километра.

По результатам экономии в 2020 году удалось дополнительно отремонтировать участок Петербургского шоссе около ГБУЗ «Областная клиническая больница» протяженностью около 830 метров – эти работы на сегодняшний день также завершены.

Кроме того, на 43 объектах также производился ремонт тротуаров – на 36 улицах пришедшие в негодность пешеходные зоны полностью приведены в порядок, еще на 7 объектах проведены работы по обеспечению доступной среды и устройство сходов на пешеходных переходах.

Таким образом, на сегодняшний день плановые работы национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в 2020 году в Твери официально завершены. Также заканчивается работа по сверке объемов, оформлению исполнительной документации и устранению единичных незначительных недочетов.

Параллельно администрация города Твери начала подготовку к реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в 2021 году. По предварительным данным, предполагается ремонт более чем 60 улиц во всех районах города общей протяженностью порядка 62 километров. В настоящее время по

ним разрабатывается проектно-сметная документация, проведение торгов по определению подрядчиков на ремонт запланировано на начало 2021 года.

<http://www.nia-rf.ru/news/society/65537>

### **ТАСС; 2020.11.30; ПРОЦЕНТ БРАКА ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В УДМУРТИИ СНИЗИЛСЯ ПОЧТИ НА ТРЕТЬ**

Подрядные организации в Удмуртии с 2018 года почти на треть снизили процент брака при проведении дорожных работ по национальному проекту, сообщается в понедельник на сайте главы и правительства региона.

«Эффективность видно уже сегодня. Так, при производстве работ в 2019 году, по отношению к 2018 году, процент брака подрядчиков снизился на 13%, а уже в 2020 году – на 30% по сравнению с 2018 годом. С 2019 года в период с 1 апреля по 15 мая проводится мониторинг объектов, выполненных с 2017 года, с периодичностью один раз в две недели», – цитирует пресс-служба **министра транспорта** и дорожного хозяйства региона Алексея Горбачева.

По его словам, как правило, основные дефекты на дорогах с асфальтобетонным покрытием – это мелкие трещины.

Горбачев также отметил, что в 2020 году провели обследование 300 дорог, находящихся на гарантии с 2016 года, из них 70 – объекты национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Выдано 288 требований на устранение выявленных замечаний. Основные дефекты – поперечные и продольные трещины, не влияющие на безопасность участников дорожного движения, но попадающие под гарантийные обязательства.

Ранее сообщалось, что в Удмуртии в 2020 году по **нацпроекту** отремонтировали около 140 км дорог, это почти 90 участков. В планах у местных властей в 2021 году выделять больше средств на ремонт дорожного полотна в сельской местности.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/procent-braka-pri-vypolnenii-doroznyh-rabot-v-udmurtii-snizilsa-pochti-na-tret>

### **РБК; 2020.11.30; ПЕСКОВ НАЗВАЛ ГЛАВНЫЙ ФАКТОР В ВОПРОСЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА НА САХАЛИН**

Экономический фактор является первостепенным в обсуждении строительства моста на Сахалин. Об этом заявил **пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков** журналистам, сообщает «РИА Новости».

При этом Песков, отвечая на вопрос, будет ли проект закрыт или обсуждения продолжатся, после слов специального представителя главы государства Сергея Иванова о том, что с экономической точки зрения мост на Сахалин нецелесообразен, отметил, что строительство такого моста экономически оправданно только в случае наполнения его потоками грузов.

«Но об этом говорить не приходится, и именно это имелось в виду в высказываниях Сергея Борисовича Иванова», – сказал представитель Кремля, добавив, что обсуждение идет, но «пока каких-то конкретных планов на этот счет нет».

«Экономические факторы – они, естественно, первостепенны», – отметил он.

Спецпредставитель президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов ранее сообщил, что не видит экономической целесообразности в строительстве моста на Сахалин: для него «нет грузов». При этом мост строить нужно там, где самый узкий пролив. А чтобы туда добраться от Комсомольска-на-Амуре, потребуется пройти 536 км «по безлюдной тайге», отметил он. «Так вот: 536 км по Хабаровскому краю это обойдется гораздо дороже, чем сам мост», – заключил Иванов.

Спецпредставитель считает, что мост необходим больше «с точки зрения психологии». «Вот, мол, Крым соединили, теперь бы не мешало и Сахалин. А с точки зрения экономики – нет», – пояснил он.

Летом 2018 года президент Владимир Путин поручил правительству изучить вопрос о строительстве моста, который связал бы остров Сахалин с материком. С 2000-х годов он поднимался несколько раз. Позже глава государства попросил подсчитать, достаточно ли будет грузов, чтобы сооружение моста окупилось.

Генеральный директор РЖД Олег Белозеров в 2019 году сообщал, что технико-экономическое обоснование строительства моста на Сахалин будет подготовлено к концу ноября того же года. Он говорил, что проект может быть включен в стратегию РЖД до 2035 года. При этом еще в 2018 году стоимость моста оценивалась в 540 млрд руб. без НДС, в пересчете на километр она в 3,5 раза превышала стоимость моста через Керченский пролив в Крыму.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5fc4c4fd9a794704fd74827b>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОЦЕНИТ РАБОТУ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ В ДИНАМИКЕ**

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин поручил сформировать ключевые показатели эффективности обновленных институтов развития, работа которых будет оцениваться в динамике, а не в конце года, сообщила пресс-служба правительства.

Работа обновленных институтов развития будет оцениваться на базе ключевых показателей эффективности (КПЭ). «Рекомендации по их формированию поручил подготовить председатель правительства Михаил Мишустин. Задачу предстоит решить специально созданной межведомственной подготовке рекомендаций рабочей группе», – говорится в сообщении.

«В новой системе ключевых показателей эффективности приоритет будет смещен от финансовых показателей к параметрам, более точно характеризующим достижение поставленных президентом национальных целей. Особенностью нового подхода будет оценка качества работы институтов в динамике, а не в конце года», – поясняется в сообщении.

Уточняется, что для контроля за достижением результатов планируется задействовать разработанную правительством систему мониторинга национальных целей развития. К 15 декабря Минэкономразвития и Минфин должны представить в правительство предложения по конкретным показателям. До 25 декабря, как указано в поручении, необходимо завершить утверждение КПЭ на 2021 год. Аналогичные критерии оценки также будут разработаны для компаний со стопроцентным государственным участием.

Премьер-министр РФ 23 ноября объявил, что правительство проведет оптимизацию институтов развития. Как отмечает кабмин, их результативность планируется повысить за счет оптимизации управления и сокращения дублирующих функций. Ожидается, что часть институтов войдет в состав ВЭБа, отдельные – ГТЛК и «ВЭБ-лизинг», МСП Банк и «Дом.РФ» – будут объединены в более крупные структуры. Некоторые организации ликвидируют, а их функции распределят между ВЭБом и органами исполнительной власти.

<https://ria.ru/20201130/rabota-1586902794.html>

### **ТАСС; 2020.11.30; НА ОПРЕДЕЛЕНИЕ КРІ ДЛЯ РЕФОРМИРОВАННЫХ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ УЙДЕТ ПОЛГОДА – ЭКСПЕРТ**

Постановка новых ключевых показателей эффективности (КРІ) для объединенных в целях оптимизации российских институтов развития потребует минимум шесть месяцев. Об



этом в понедельник на онлайн-конвенте «Бизнес без границ: создаем пространство возможностей вместе с НТИ», который проходит в России с 30 ноября по 8 декабря, сообщил **специальный представитель президента РФ по вопросам цифрового и технологического развития, генеральный директор АНО «Платформа НТИ» Дмитрий Песков.**

«У нас очень важные полгода в стране. Правительство провело организационную реформу институтов развития. Но КРІ для новых институтов развития не поставлены. На их выработку как раз минимум полгода и уйдет», – сказал Песков.

Он также отметил, что оптимизация ряда институтов развития совпала с завершением первого этапа реализации Национальной технологической инициативы, над обобщением итогов которого сейчас, в частности, работают специалисты Платформы Национальной технологической инициативы (НТИ).

Двадцать третьего ноября премьер-министр России Михаил Мишустин на оперативном совещании с вице-премьерами сообщил об оптимизации институтов развития, которую правительство проведет по поручению президента. Эти действия будут направлены на то, «чтобы они в полной мере могли работать на достижение национальных целей развития, которые определены указом президента», пояснил Мишустин.

Правительство проанализировало работу основных 40 действующих институтов развития, которые создавались для решения конкретных задач, в частности, поддержки инноваций, малого и среднего предпринимательства, экспорта, регионального развития, жилищного строительства и промышленности. Однако новые вызовы, появившийся перед страной в последние годы, требуют корректировки работы этих организаций, также отметил премьер-министр.

Перемены в структуре

Ожидается, что в рамках оптимизации структуры институтов развития будет сформирован крупный инвестиционный блок на базе ВЭБ.РФ с передачей под его управление Корпорации МСП, Российского экспортного центра, ЭКСАРА, «Роснано» и четырех фондов, среди которых фонд «Сколково», Фонд содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере, Фонд инфраструктурных и образовательных программ и Фонд развития промышленности. Правительство также ликвидирует восемь институтов развития, их функции перераспределят между ВЭБ.РФ и федеральными органами исполнительной власти.

Правительство планируют укрупнить ряд институтов развития за счет объединения с другими структурами, имеющими схожие функции: ГТЛК и «ВЭБ-лизинг» будут преобразованы в Единую лизинговую компанию. Помимо этого, будет создан Универсальный банк на основе МСП Банка и Банка ДОМ.РФ, а Фонд содействия реформированию ЖКХ и Фонд защиты прав граждан-участников долевого строительства будут объединены в единый Фонд содействия реформированию ЖКХ.

Российский фонд фундаментальных исследований будет присоединен к Российскому научному фонду. Кроме того, Российская венчурная компания будет передана в управление Российского фонда прямых инвестиций.

Росатом, Роскосмос, Ростех, **Росавтодор**, Росагролизинг, Россельхозбанк, Агентство по страхованию вкладов, «Российский экологический оператор, ДОМ.РФ, Корпорация развития Дальнего Востока и Корпорация развития Северного Кавказа в новой структуре сохранятся, будучи стратегически важными организациями, которые нацелены на развитие конкретных отраслей и поддержку обороноспособности страны. При этом акционерное общество «Курорты Северного Кавказа» станет Корпорацией по туризму.

### **ТАСС; 2020.11.30; СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА: В РОССИИ МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАН ПЕРВЫЙ «ВОДОРОДНЫЙ ГОРОД»**

Проект по созданию городской инфраструктуры на основе водорода может быть реализован в России. Инициатива, в частности, предполагает перевод систем ЖКХ на этот вид топлива, сообщил в понедельник на онлайн-конвенте «Бизнес без границ: создаем пространство возможностей вместе с Национальной технологической инициативой (НТИ)» **специальный представитель президента РФ по вопросам цифрового и технологического развития, генеральный директор АНО «Платформа НТИ» Дмитрий Песков.**

«Есть несколько очень крупных проектов, которые пока не объявлены. У нас прорабатывается проект первого «водородного города». В том числе [касающийся] перевода систем ЖКХ на использование водорода. У нас также прорабатывается проект первой водородной трассы со всеми элементами эксплуатации», – сказал Песков, говоря о перспективах реализации Национальной технологической инициативы в ближайшие годы. Среди новых приоритетов НТИ он назвал переход от поддержки относительно небольших технологических разработок к развитию, в том числе, крупных инфраструктурных проектов. Помимо идеи «водородного города» к ним относятся проекты в сфере беспилотной морской навигации и водородного транспорта, уточнил Песков.

«Для нас важнейшей задачей [также] является преодоление «москвacentричности». Нам нужно, чтобы новая система максимально задействовала и опиралась на то, что происходит в регионах, где, собственно... и развиваются наши компании [культивирующие технологии НТИ]», – также сказал он.

Национальная технологическая инициатива – долгосрочная программа по созданию новых рынков и обеспечению условий для технологического лидерства России к 2035 году. В рамках НТИ одобрены дорожные карты развития технологий по направлениям (рынкам) «Аэронет», «Автонет», «Маринет», «Нейронет» и др. В числе «сквозных технологий» НТИ – искусственный интеллект, интернет вещей, большие данные, квантовые технологии, новые и портативные источники энергии, нейротехнологии. Задачи НТИ интегрированы в **нацпроект «Наука».**

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/specpredstavitel-prezidenta-v-rossii-mozet-byt-sozdan-pervyj-vodorodnyj-gorod>

### **ТАСС; 2020.11.30; ЭСТОНИЯ ПОПРОСИЛА РОССИЮ СОГЛАСОВАТЬ РЕМОНТ МОСТА НА КПП «КУНИЧИНА ГОРА – КОЙДУЛА»**

Министерство экономики и коммуникаций Эстонии обратилось к **Министерству транспорта РФ** с просьбой согласовать действия по капитальному ремонту моста через реку Пиуза на многостороннем автомобильном **пункте пропуска (МАПП) «Куничина гора – Койдула»** на границе двух стран. Об этом министерство экономики и коммуникаций сообщило в понедельник.

Как уточняет телеканал ETV+, эстонское ведомство обратилось к российским коллегам с ходатайством, в котором указало, что все расходы по капитальному ремонту моста покроет госбюджет Эстонии. При этом для реализации проекта необходимо согласие России, поскольку часть моста находится на ее территории.

Как указано в сообщении, эстонские эксперты считают, что построенный 60 лет назад мост вскоре перестанет справляться с возрастающей транспортной нагрузкой и обеспечивать безопасность людей, которые переходят по нему границу пешком.

Эстония намерена приступить к строительным работам в 2024 году. Сроки их окончания в сообщении не указаны.

<https://tass.ru/ekonomika/10128221>

### **ПРАЙМ; 2020.11.30; ВЭБ НАРАСТИЛ ДОЛЮ ВЛОЖЕНИЙ В КОРПОРАТИВНЫЙ ДОЛГ ЗА СЧЕТ ПОКУПКИ ВЕЧНЫХ ОБЛИГАЦИЙ РЖД**

Государственная управляющая компания (ГУК) ВЭБа нарастила долю вложений в корпоративный долг за счет приобретения бессрочных облигаций РЖД, сообщил Банк России в обзоре ключевых показателей негосударственных пенсионных фондов за третий квартал.

Динамика структуры инвестиционного портфеля пенсионных накоплений ПФР в третьем квартале отличалась от динамики портфелей НПФ, сообщил ЦБ. Здесь рост вложений в корпоративные облигации ускорился. По итогам июля-сентября их доля выросла на 2,7 процентного пункта, до максимального значения – 41,2%. Доля государственных ценных бумаг, напротив, сократилась на 0,6 процентного пункта, до 34,2%.

При этом в корпоративные облигации были размещены и средства, находящиеся ранее на депозитах, что говорит о поиске более доходных инструментов на фоне снижения ставок по депозитам, отмечается в обзоре. «В результате доля реального сектора в портфеле государственной управляющей компании увеличилась до 34,8%. Рост произошел за счет компаний из отрасли машиностроения и транспорта, в том числе за счет приобретения «вечных» облигаций ОАО «РЖД», – сообщил ЦБ.

ВЭБ действительно наращивал объем вложений в корпоративный долг, рассказали РИА Новости в его пресс-службе. «Рост таких инвестиций обусловлен привлекательным уровнем доходности при приемлемом уровне риска. Объем вложений в конкретных эмитентов мы не раскрываем. Приобретались разрешенные инвестдекларацией эмитенты в рамках установленных лимитов кредитного риска. Часть активов замещается по результатам погашения госбумаг и истечения срока депозитов, для вложений выбираются оптимальные по риску-доходности инструменты», – сообщили в ВЭБе.

«Бессрочные облигации РЖД обладают хорошим соотношением риска к доходности, так как дают значительную премию к обычным выпускам эмитента при практически суверенном уровне риска. Отметим, что наряду с инвестициями в корпоративный долг весомой в портфелях ГУК остается и доля вложений в госбумаги. Диверсификация вложений отвечает основной задаче ГУК «ВЭБ.РФ» – обеспечения безусловной сохранности средств будущих пенсий граждан», – также отметили в ВЭБе.

Дебютный выпуск бессрочных биржевых облигаций на 30 миллиардов рублей РЖД разместили в июне этого года в рамках программы объемом 370 миллиардов рублей. За ним последовали еще несколько размещений эмитента. К настоящему моменту компания выпустила и собрала заявки инвесторов на вечные облигации по этой программе на 303 миллиарда рублей.

### **ПРАЙМ; 2020.11.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИЛО РЖД ПРОДАТЬ ПОЧТИ ЧЕТВЕРТЬ АКЦИЙ КОМПАНИИ «ЭКЗА»**

Правительство РФ, которое является единственным акционером РЖД, разрешило компании продать 24,73% акций АО «ЭКЗА», оно занимается подготовкой и техобслуживанием железнодорожных нефтеналивных цистерн, следует из распоряжения на официальном портале правовой информации.

«Согласиться с предложением Минфина России, согласованным с Минтрансом России и ОАО «РЖД», о продаже открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» 742 обыкновенных ... акций акционерного общества «ЭКЗА», что составляет 24,73%», – говорится в распоряжении, датированном 26 ноября и опубликованном в понедельник.

Акции должны быть проданы по цене не ниже рыночной, определенной на основании отчета независимого оценщика, и не ниже номинальной стоимости акций.

Согласно информации на сайте РЖД, весь пакет монополии в «ЭКЗА» составляет 24,73%. Компания расположена Новокуйбышевске (Самарская область) и занимается очисткой, подготовкой, техническим обслуживанием железнодорожных нефтеналивных цистерн. РЖД ведут продажу непрофильных активов уже несколько лет.

<https://1prime.ru/News/20201130/832460240.html>

### **ПРАЙМ; 2020.11.30; FESCO И DB CARGO ОТПРАВИЛИ ПЕРВЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ БРЕСТ И ВМТП**

Транспортная группа Fesco и немецкий железнодорожный перевозчик DB Cargo AG отправили первый контейнерный поезд из Европы в Китай через Брест и Владивостокский морской торговый порт (ВМТП, входит в структуру Fesco), сообщает компания.

«Состав из 31 сорокафутового контейнера с металлическими изделиями прибыл в Брест из Дуйсбурга (Германия) 24 ноября, затем контейнеры были перегружены на подвижной состав колеи 1520 и проследуют до станции «Владивосток», – говорится в релизе.

Уточняется, что в ВМТП контейнеры будут погружены на судно и регулярной морской линией Fesco доставлены в Шанхай.

Как следует из релиза, транзитный срок доставки из Бреста до Шанхая составит 20 суток, а следующее отправление контейнерного поезда запланировано в первой половине декабря.

«Отправка осуществлена в рамках сервиса Trans-Siberian LandBridge, который Fesco реализует совместно с АО «РЖД Логистика» (дочернее общество ОАО «РЖД»). Сервис позволяет значительно снизить сроки перевозки грузов из стран Азии в Европу по Транссибу в сравнении с традиционными морскими маршрутами. На сегодняшний день отправлено уже более 1 тысяч TEU», – также говорится в сообщении.

Транспортная группа Fesco – одна из крупнейших частных транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса.

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТРЕТЬЯКОВА МАРИНА; 2020.11.30; ИНВАЛИДЫ И ВЕТЕРАНЫ СМОГУТ ПОКУПАТЬ ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ ОНЛАЙН**

Инвалидов, ветеранов войны и чернобыльцев освободили от необходимости лично являться в железнодорожные кассы, дабы подтвердить свое право на льготный проезд в поезде или электричке. Они смогут оформлять билеты онлайн, а все необходимые данные операторы сайтов РЖД и пригородных перевозчиков получают самостоятельно. Все это определено постановлением Правительства, которое вступает в силу 1 декабря.

Для удаленной проверки прав людей на льготу сайты перевозчиков подключат к Федеральному реестру инвалидов и информационным системам со сведениями о льготниках. Все, что останется самому гражданину – это ввести данные своего паспорта и СНИЛС при оформлении билета на сайте.

Кроме того, перевозчикам поручили отправлять электронные билеты также в личные кабинеты граждан на портале госуслуг. С помощью портала можно будет направить заявление на возврат денег, если купленный онлайн билет не был использован.

### **ПРАЙМ; 2020.11.30; РЖД В 2021 Г ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ ОНЛАЙН-ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА ДЛЯ ВСЕХ ИНВАЛИДОВ**

РЖД в 2021 году планируют запустить продажи билетов на поезда онлайн для маломобильных пассажиров всех категорий инвалидности, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании.

Ранее оформлять электронные билеты на места для инвалидов в поездах дальнего следования могли только передвигающиеся в кресле-коляске после регистрации в центре содействия мобильности **РЖД**. Однако 1 декабря вступило в силу постановление кабинета, которое позволяет организовать продажу онлайн для всех категорий инвалидов, сведения о которых учтены в «Федеральном реестре инвалидов».

«В настоящее время существует необходимость доработки государственных систем для предоставления **ОАО «РЖД»** сведений, предусмотренных указанным постановлением. Поэтому реализация возможностей, которые оно (постановление правительства – ред.) открывает, планируется в следующем году», – сообщили в пресс-службе **РЖД**.

Пассажиры смогут покупать билеты на специализированные места для инвалидов и их сопровождающих онлайн на **сайте РЖД** и в мобильном приложении **компании** без посещения кассы или регистрации в центре содействия мобильности. Проверка правовых оснований для покупки билета будет производиться автоматически.

При этом в компании отметили, что уже в настоящее время пассажиры, имеющие право бесплатного проезда на междугородном транспорте к месту лечения и обратно, могут при наличии специального электронного талона ФСС или Минсоцразвития оформить билет на поезд дальнего следования на **официальном сайте РЖД** или обратившись в билетную кассу.

«При оформлении проездного документа (билета) на сайте пользователь должен подтвердить, что он является получателем указанной социальной услуги, для этого необходимо указать данные СНИЛС, а при обращении в билетную кассу для оформления проездного документа по указанному электронному талону гражданину достаточно предъявить документ, удостоверяющий личность», – пояснили в компании.

### **ТАСС; 2020.11.30; ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ НА ЭЛЕКТРИЧКИ ДЛЯ УЧАЩИХСЯ МОЖНО БУДЕТ ОФОРМИТЬ В МОБИЛЬНОМ ПРИЛОЖЕНИИ РЖД**

Льготные билеты для школьников и студентов на пригородные поезда можно будет оформить через обновленное мобильное приложение «**РЖД пассажирам**». Сейчас нововведение в тестовом режиме доступно только для пассажиров Калининградской пригородной пассажирской компании, в дальнейшем сервис может быть распространен и на другие российские регионы, говорится в сообщении **РЖД**.

«В обновленной версии мобильного приложения «**РЖД пассажирам**» появилась возможность оформить льготные билеты для школьников и студентов на пригородные поезда.», – говорится в сообщении.

При этом в компании уточнили, что услуга может быть внедрена только в регионах, где власти предоставляют учащимся скидки на проезд в электричках. Как, к примеру, правительством Калининградской области предусмотрена скидка 50% для школьников и студентов очной формы обучения на проезд в пригородных поездах с 1 января по 15 июня и с 1 сентября по 31 декабря.

В **РЖД** пояснили, что для приобретения льготного проездного документа требуется обновить приложение «**РЖД пассажирам**» до последней версии, выбрать станцию отправления и прибытия, а также дату поездки и поезд. Льготный билет активируется в разделе «Данные пассажира», оплата производится онлайн. Комиссия за покупку билета не взимается. Во время поездки наличие у пассажира документов, подтверждающих право на льготный проезд, обязательно. Согласно правилам перевозок пассажиров, купить билет на пригородный поезд можно за 10 суток до его отправления. Возврату пригородные билеты не подлежат.

<https://tass.ru/ekonomika/10129381>

### ТАСС; 2020.11.30; ОШИБКА ИЛИ КРАЖА ЗОЛОТОГО ЗАПАСА? КАКИЕ ТАЙНЫ ХРАНЯТ ЛОКОМОТИВЫ С ВЕКОВОЙ ИСТОРИЕЙ

Паровозы, локомотивы, возившие бронепоезда и делегации со Сталиным, и другая необычная железнодорожная техника хранятся на площадке Центрального музея железнодорожного транспорта в поселке Лебяжье Ленинградской области. Рассказываем о машинах с историей, о том, когда Сталин решил прекратить их выпуск и почему поезда иногда используют вместо служебного автомобиля

Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации, один из старейших научно-технических музеев в мире, находится в Петербурге. Он был основан по манифесту императора Александра I в 1809 году и изначально назывался Институтом Корпуса инженеров путей сообщения.

Коллекцию техники музея начали собирать почти полвека назад: переписывались с предприятиями, где были ценные образцы локомотивов, обследовали депо, базы запаса, путевые машинные станции по всему СССР. Так удалось найти уникальные машины, произведенные не только в Российской империи, но и в США и странах Европы.

Когда информацию собрали, нужно было решить, где выставлять технику. Сначала прибывающие экспонаты размещали на базе запаса локомотивов на станции Зеленогорск Октябрьской железной дороги.

Часть коллекции планировали оставить в здании Варшавского вокзала, приурочив это событие к 150-летию **российских железных дорог** в 1987 году. Но сделать это не удалось, и тогда руководство Октябрьской железной дороги решило перенести коллекцию на базу локомотивов «Пионерский парк» на станции Лебяжье Ленинградской области.

Сейчас на этой площадке – 62 экспоната. В музее под открытым небом их можно увидеть по воскресеньям на экскурсии как в составе группы, так и по одному, надо только написать в группу музея во «ВКонтакте».

Золотые паровозы и бронепоезда

Поселок Лебяжье – примерно в часе езды от Петербурга. Многие из выставленных тут локомотивов – свидетели того, как начинались **российские железные дороги**. Большая часть техники – паровозы, их 30, остальные машины – тепловозы и электровозы.

«Это самый старый паровоз сейчас на площадке – серии Э с номером 918, был выпущен в 1913 году, – меня встречает Александр Пенин, научный сотрудник Центрального музея железнодорожного транспорта (ЦМЖТ). – Всего было построено свыше 10 тысяч таких машин. Паровоз серии Э – один из самых массово выпускаемых в мире».

Локомотив – из первой серии их выпуска в Российской империи, он работал на Владикавказской железной дороге. «Данный товарный паровоз изначально проектировался под отопление сырой нефтью, потому что там Бакинские нефтяные промыслы были», – рассказывает Пенин, добавляя, что в конце XIX – начале XX века паровозная промышленность в стране соответствовала мировому уровню.

В коллекции довольно много редких, сохранившихся лишь в нескольких экземплярах, локомотивов. С одним из них связана история, по поводу которой до сих пор нет единого мнения.

Паровоз Эг №5241 относится к партии из 1200 локомотивов, построенных с 1921 по 1924 год по заказу советского правительства в Германии и Швеции.

Ряд историков считают это большой экономической ошибкой советского правительства. Например, британский профессор Энтони Хейвуд в своей книге «Инженер революционной России. Юрий Владимирович Ломоносов (1876-1952) и железные дороги» писал, что никакой необходимости в этом заказе не было, так как в парке страны было избыточное количество работоспособных паровозов, оставленных в запас.

При этом заказ иностранных паровозов оплачивался путем вывоза за границу части российского золотого запаса.

Судя по документам Российского государственного архива экономики, совершение сделок по приобретению паровозов проводилось с многочисленными злоупотреблениями и нарушениями законов РСФСР.

Иностранцы осуществлялись под руководством профессора Юрия Владимировича Ломоносова, который затем отказался возвращаться в СССР для дачи объяснений по поводу своей деятельности. Одним из следствий передачи заказов иностранным производителям стал тяжелый кризис отечественного машиностроения и массовая безработица в 1921-1924 годах.

Среди интересных экспонатов и паровоз, произведенный заводом «Алко» (США) в 1945 году.

«В годы Второй мировой войны и в послевоенный период паровозный парк был пополнен значительным числом иностранных локомотивов. Часть из них составляли американские поставки по ленд-лизу, а также локомотивы «особых поставок», как официально называли машины, приобретенные в качестве трофеев и репараций из Германии. Были машины и из других стран Европы», – отметил Пенин.

Никак нельзя недооценить и роль, которую отечественные паровозы сыграли во время Второй мировой войны, в частности, транспортируя бронепоезда.

«Их возили паровозы, у которых была небольшая осевая нагрузка: это представленные у нас машины серий Ов, Э. Но для нас, конечно, важнее всего работа паровозов на Дороге жизни, на Дороге победы, на этих маршрутах они возили грузы, продовольствие в блокадный Ленинград», – говорит Александр Пенин.

Последний паровоз

Производство паровозов в СССР было прекращено в середине 1950-х годов. Этому было несколько причин, главная из которых – очень низкий коэффициент полезного действия, составлявший всего 10%.

«То есть из каждых ста лопат угля, которые мы закидываем в топку, на тягу расходуется только десять лопат. Остальные 90 в буквальном смысле улетают в трубу», – шутит Пенин и неожиданно предлагает мне сфотографироваться возле движущих колес.

«У нас существует такая добрая традиция – считается, что это приносит удачу в железнодорожных и туристических поездках».

Мне традиция нравится, и вот мы уже возле одного из последних советских паровозов – П 36-249.

«Это последний советский пассажирский паровоз, выпускался в первой половине 1950-х годов, предназначался для вождения скорых поездов. Работал на линии Москва – Ленинград, работал с международными поездами, – объясняет Пенин. – В обиходе получил название «Генерал», и сейчас еще красная полоса, как лампас на генеральских брюках, проходит через тендер и сам паровоз. Если быть точнее, то данная машина – один из трех последних паровозов, которые были выпущены в нашей стране».

По легенде, выпуск паровозов в СССР прекратился после того, как один из тепловозов, построенных фирмой «Алко» в США, вез советскую правительственную делегацию на Потсдамскую конференцию в 1945 году.

«Сталин, который ехал в этом поезде, почувствовал, что поезд едет как-то не так, как обычно при паровой тяге. На очередной остановке он вышел, подошел к локомотиву, убедился, что это тепловоз, и спросил у машиниста, как работает новая техника, получил благожелательный отзыв и по возвращении в Москву распорядился начать серийное производство тепловозов в нашей стране», – пересказывает легенду Пенин, показывая тепловоз этой серии.

Служебный автомобиль на рельсах

Кроме локомотивов на площадке есть и не совсем обычная железнодорожная техника. Например, дизель-поезд, который выполнял функции служебного автомобиля начальника Октябрьской железной дороги.

Дизель-поезд походит на укороченную электричку, но обычно состоит из нескольких, как правило двух-трех, вагонов. При этом машина может работать на участках железной дороги, которые не оборудованы контактным проводом.

«Должность начальника дороги – высокая, ему полагается служебный транспорт. Управление дороги находится в Петербурге, южная граница ее рядом с Белоруссией, северная – за Мурманском. Даже если просто так ехать из Петербурга в Мурманск, дорога занимает больше суток, – объясняет Пенин. – Если ехать, по ходу решая рабочие вопросы, – такая поездка может составлять и пятеро суток, и больше. В течение этого времени начальнику требуется сохранять высокую работоспособность, так что ему нужен соответствующий уровень комфорта. У него удобное купе, с удобным диваном, бар-холодильник, туалет, раковина, персональная душевая».

Дизель-поезд, о котором говорит Александр, построил венгерский завод «Ганц» в 1984 году. До 2014 года поезд выполнял свою прямую задачу: на нем ездил начальник Октябрьской железной дороги. Потом машину заменили на более современную.

«Вообще здесь у нас можно увидеть образцы локомотивов, выпущенные в Российской империи, СССР, США, протекторате Богемия и Моравия (территория Чехии, оккупированная Германией в годы Второй мировой войны), Чехословакии, Венгрии, Германии, Франции и Румынии», – заключил Пенин.

<https://tass.ru/v-strane/10035497>

### **ТАСС; 2020.11.30; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ И ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ В АЭРОПОРТУ БЛАГОВЕЩЕНСКА СДАДУТ В 2023 ГОДУ**

Обновленный терминал и вторую взлетно-посадочную полосу в аэропорту Благовещенска сдадут в 2023 году, сообщил в эфире радио «Комсомольская правда» губернатор Амурской области Василий Орлов.

«Очень важный объект строится – вторая взлетно-посадочная полоса в аэропорту Благовещенска. Завершаются работы по выбору концессионера на строительство международного терминала, который будет по пропускной способности, по качеству соответствовать всем лучшим аналогам в мире. Мы рассчитываем, что и полоса, и терминал будут завершены в 2023 году», – сказал Орлов.

Строительные работы на взлетно-посадочной полосе аэропорта Благовещенска начались 15 августа 2019 года и по проекту должны завершиться в ноябре 2021 года. Однако из-за необходимости доработки ПСД сдача объекта была сдвинута на ноябрь 2022 года. Кроме того, смета объекта увеличилась на 1,5 млрд рублей, то есть примерно на 20%. Готовность полосы составляет 30%, на объекте работают 130 человек.

Длина взлетно-посадочной полосы аэродрома в Благовещенске составляет 2,8 км, после реконструкции она будет на 200 метров длиннее. После реконструкции будут устранены все дефекты, которые существуют, несмотря на то, что полосу постоянно ремонтируют. Строительство второй взлетно-посадочной полосы позволит привлечь к выполнению полетов **авиакомпаний «Аэрофлот» и «Россия»**, парк которых сейчас аэропорт принимать не может, а, следовательно, распространить на жителей Амурской области программу «плоских тарифов».

Обновленный аэропорт повлияет и на международную сеть маршрутов. По словам Орлова, туроператоры уже просчитывают возможность перелета из столицы Пекина до столицы России через Благовещенск. «Это позволит создать новые туристические маршруты Пекин – Москва и Пекин – Санкт-Петербург через Амурскую область, то есть туристы будут прилетать в Хэйхэ, переезжать по канатной дороге в Благовещенск и, после посещения наших достопримечательностей, улетать в Москву или Петербург. И это не фантазия – и российские, и китайские туроператоры уже просчитывают этот маршрут,



чтобы продавать его в качестве пакетного тура российским и китайским путешественникам», – сказал он.

<https://tass.ru/v-strane/10128383>

### **ТАСС; 2020.11.30; АВИАРЕЙС МЕЖДУ ТОМСКОМ И УЛАН-УДЭ БУДЕТ ЗАПУЩЕН В 2021 ГОДУ**

Авиакомпания «Ред Вингс» (Red Wings) запустит в 2021 году регулярные рейсы по маршруту Улан-Удэ – Томск – Улан-Удэ. Об этом сообщила в понедельник пресс-служба Минтранса Бурятии.

«Авиакомпания «Ред Вингс» будет выполнять регулярные рейсы в 2021 году по маршруту Улан-Удэ – Томск – Улан-Удэ на воздушных судах «Суперджет-100» (SSJ-100) в компоновке 100 кресел экономического класса по социально доступным тарифам (8 055 рублей) в рамках постановления правительства РФ о субсидировании региональных воздушных перевозок», – сообщили в министерстве.

Рейсы будут выполняться один раз в неделю в течение всего 2021 года.

«Включение маршрута Улан-Удэ – Томск в перечень субсидируемых маршрутов стало возможным благодаря решениям главы Бурятии Алексея Цыденова и губернатора Томской области Сергея Жвачкина о софинансировании маршрута из региональных бюджетов, – отметили в **Минтрансе** республики. – Полетным заданием авиакомпании «Ред Вингс» запланировано продолжение рейса до города Екатеринбург».

У Улан-Удэ с Томском и Екатеринбургом есть социальная связь: большое количество студентов из Бурятии обучается в Томском государственном университете, Томском государственном университете систем управления и радиоэлектроники, а также в Уральском государственном юридическом университете.

«Проект развития межрегиональных авиаперевозок минуя московский авиационный узел с использованием значительного парка новой отечественной авиатехники был представлен и одобрен на совещании в мае 2020 года по вопросам авиастроения и гражданской авиации, проведенном президентом России Владимиром Путиным», – добавили в министерстве.

Субсидируемые рейсы

**Росавиация** включила в число субсидируемых авиарейсов в 2021 году семь маршрутов из Улан-Удэ. По специальным тарифам в следующем году будут выполняться рейсы из столицы Бурятии в Красноярск, Читу, Благовещенск, Якутск, Хабаровск, Томск и в поселок Хужир на острове Ольхон на Байкале, который находится на территории Иркутской области. Кроме того, субсидируемыми тарифами можно будет воспользоваться при перелете из Иркутска в поселки Нижнеангарск и Таксимо, которые находятся на севере Бурятии.

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

<https://tass.ru/ekonomika/10131973>

### ТАСС; 2020.11.30; CYPRUS AIRWAYS ОБЪЯВИЛА О НЕДОСТУПНОСТИ АВИАБИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ ИЗ ЛАРНАКИ В МОСКВУ

Авиакомпания Cyprus Airways («Кипрские авиалинии») объявила в понедельник о том, что билеты на запланированные этим авиаперевозчиком рейсы по маршруту Ларнака – Москва, в отличие от обратного направления, недоступны для приобретения потенциальными пассажирами. Об этом сказано в сообщении, размещенном на сайте кипрской авиакомпании.

«Cyprus Airways объявляет, что запланированные новые еженедельные рейсы из Ларнаки в Москву (аэропорт Домодедово), выполнение которых должно было начаться в конце ноября 2020 года, недоступны для продажи в секторе Ларнака – Москва», – говорится в заявлении.

Как утверждают в авиакомпании, «это связано с недавними действиями российских властей, которые произвольным образом ограничили или полностью запретили Cyprus Airways перевозить пассажиров в Российскую Федерацию».

Главный операционный директор Cyprus Airways Йоргос Маврокостас в связи с этим отметил, что «два российских авиаперевозчика недавно начали полеты по маршруту Москва – Ларнака – Москва, не имея аналогичных ограничений со стороны российских властей». «Это нарушает принцип равноправного режима, который лежит в основе двустороннего соглашения о воздушном сообщении между Республикой Кипр и Российской Федерацией», – утверждал он.

В заявлении авиакомпании также сказано, что Cyprus Airways «полагается на помощь правительства Кипра в защите справедливых и равных возможностей для авиаперевозчиков каждой стороны, надеясь, что существующие препятствия в воздушном сообщении между двумя странами вскоре будут устранены ко взаимной выгоде российских и кипрских авиаперевозчиков». Авиакомпания пообещала официально объявить «о возобновлении продаж в секторе Ларнака – Москва после прояснения вопроса». В заявлении при этом подчеркнуто, что «авиарейсы из Москвы в Ларнаку выполняются в обычном режиме», билеты можно приобрести на официальном сайте перевозчика.

#### События 19 ноября

19 ноября пассажиров самолета Cyprus Airways, который должен был выполнить первый грузопассажирский полет из Ларнаки в Москву (СYP486), сняли с рейса непосредственно перед вылетом, и самолет улетел в Россию пустым. Как тогда сообщила корп. ТАСС представительница «Кипрских авиалиний», в последний момент перед вылетом авиакомпания узнала, что российские власти не дают ей «разрешения на высадку людей в Москве». Поэтому, по ее словам, самолет улетел в российскую столицу пустым и только на обратном пути взял тех пассажиров, которые приобрели билеты в России и имели право прибытия на остров в условиях пандемии нового коронавируса. В Cyprus Airways тогда пообещали разослать по электронной почте письма всем, кто не смог в тот день улететь в Москву, с несколькими вариантами выбора дальнейших действий, в том числе возможностью возвращения стоимости билета или переноса полета на более позднюю дату после того, как пассажирам рейсов авиакомпании будет дозволено высаживать пассажиров в РФ.

В тот же день в **Росавиации** журналистам сообщили, что Cyprus Airways не получила разрешения на полет с пассажирами из Ларнаки в Москву в связи с тем, что не предоставила вместе с заявкой на выполнение рейса списка лиц, которые должны были находиться на борту. В связи с этим разрешение на выполнение рейса Ларнака – Москва – Ларнака было предоставлено без загрузки на маршруте Ларнака – Москва.

21 марта Кипр в условиях пандемии закрыл воздушное пространство. Постепенно страна начала возобновлять авиасообщение с внешним миром с 9 июня, однако в РФ из нее осуществлялись лишь вывозные рейсы для застрявших за рубежом россиян. Начиная с 1

октября Cyprus Airways стала по четвергам выполнять еженедельные грузопассажирские рейсы на маршруте из Москвы в Ларнаку, при этом в российскую столицу самолеты этой авиакомпании летали без пассажиров.

С 22 ноября из Москвы в Ларнаку и обратно стали летать самолеты «Аэрофлота», перевозя пассажиров на обоих направлениях. О намерении приступить с 4 декабря к выполнению еженедельных полетов из столицы РФ на Кипр и обратно ранее объявил российский лоукостер «Победа».

### **ТАСС; 2020.11.30; КНР ПРИОСТАНОВИТ РЕЙС «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ЕКАТЕРИНБУРГ – СИАНЬ ИЗ-ЗА СЛУЧАЕВ COVID-19**

Власти Китая приостановят на четыре недели выполнение рейса российского перевозчика «Уральские авиалинии» Екатеринбург – Сиань (провинция Шэньси в центральной части страны). Из опубликованного в понедельник заявления Управления гражданской авиации Китая следует, что это решение принято после выявления коронавирусной инфекции у прибывших в КНР на борту самолета пассажиров.

По данным ведомства, на выполненном 18 ноября рейсе U63763 выявили десять пассажиров с коронавирусом. Сообщение по этому маршруту будет приостановлено на четыре недели, начиная с 7 декабря.

В начале ноября власти Китая сообщили о временной приостановке въезда из России лиц, имеющих действительные китайские визы и вид на жительство. Данные меры не касаются лиц, имеющих дипломатические, служебные визы, визы вежливости и визы категории С. Заявление на получение визы также могут подать те иностранцы, которым «необходимо срочно въехать в Китай». Согласно заявлению посольства КНР в РФ, данные меры являются временными и приняты в ответ на эпидемическую ситуацию.

4 июня Управление гражданской авиации КНР опубликовало положение, регламентирующее международное авиасообщение Китая в условиях пандемии. Согласно документу, авиакомпания на неделю лишается права обслуживать рейсы, если число инфицированных коронавирусом пассажиров на обслуживаемых ею бортах превысит пять. Если число инфицированных достигнет десяти, пауза в работе составит четыре недели. Власти Китая ранее уже приостанавливали рейсы между Россией и КНР авиакомпаний «Икар», Air China, «Аэрофлот» и Azur Air.

<https://tass.ru/ural-news/10131221>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.30; ГРЕЦИЯ ПРОДЛИЛА РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЪЕЗД РОССИЯН**

Власти Греции продлили до 14 декабря разрешение на въезд в страну до 500 граждан России в неделю при наличии у них отрицательного теста на коронавирус и ваучера на отель или документов, в которых определено их временное место жительства в стране. Соответствующее решение опубликовано в официальной правительственной газете.

Греция стала разрешать въезд до 500 граждан России в неделю с 7 сентября. Решение несколько раз продлевали, последний раз – до 30 ноября.

В очередном постановлении говорится, что разрешение продлевается с момента истечения до 14 декабря 2020 года.

Условия остаются прежними. Разрешен въезд воздушным транспортом до 500 граждан России в неделю через аэропорты Афин, Салоников и Ираклиона. Пассажиры должны представить отрицательный результат теста на COVID-19, взятый методом ПЦР максимум за 72 часа до прилета. В аэропорту прилета может быть сделан выборочный тест на COVID-19, в этом случае гражданин до получения результатов лабораторного исследования не должен покидать место своего временного проживания. Нарушителям

грозит административный штраф в размере пяти тысяч евро, власти Греции тщательно проверяют соблюдение режима самоизоляции.

Все прибывающие пассажиры обязаны заполнить электронную форму PLF (Passenger Locator Form), указав свои контактные данные в Греции.

Россия на фоне пандемии коронавируса с 27 марта прекратила регулярное и чартерное авиасообщение с другими странами. Исключение составляли вывозные, а также грузовые, почтовые, санитарные и гуманитарные рейсы, перегоны пустых самолетов для техобслуживания, транзитные полеты с посадкой для дозаправки или смены экипажа на территории страны и полеты. С 1 августа Россия начала возобновлять международное авиасообщение по отдельным направлениям, программа вывозных рейсов прекращена с 21 сентября.

С 21 ноября возобновились прямые авиарейсы из Москвы в Афины, самолет «Аэрофлота» выполняет два грузопассажирских рейса в неделю. Попасть на них могут определенные категории пассажиров – владельцы вида на жительство, имеющие специальные разрешения властей Греции.

<https://ria.ru/20201130/gretsiya-1586899990.html>

### **ТАСС; 2020.11.30; ПОТЕРПЕВШИЕ ПО ДЕЛУ КАТАСТРОФЫ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ТРЕБУЮТ ОТ ПОСТАВЩИКА ШАССИ ВОЗМЕСТИТЬ ВРЕД**

Родственники погибших и пострадавших при жесткой посадке SSJ-100 в аэропорту Шереметьево 5 мая 2019 года, в результате которой погиб 41 человек, направили претензию французским компаниям-поставщикам систем и частей самолета. Об этом ТАСС сообщил в понедельник адвокат пострадавших Игорь Трунов.

«Мною и французским адвокатом Вильямом Бурдоном направлены досудебные претензии поставщикам систем и частей самолета во Франции в интересах 35 родственников погибших и пострадавших в авиакатастрофе SSJ-100, произошедшей 5 мая 2019 года, – сказал адвокат. – Пока мы направили претензию, в которой ставим вопрос о причинно-следственной связи авиакатастрофы и действий компаний, и предложение досудебного урегулирования в части в том числе выплат».

Он добавил, что юристы также готовят иск в Версальский суд Франции. «Недостатки и просчеты присутствовали на протяжении всего нештатного процесса, начиная с удара молнии, отказа электрогенераторов и перевода системы управления в аварийный режим Direct Mode», – отметил адвокат. По его словам, причина «лавинообразного истечения топлива» и связанного с этим «катастрофического пожара» кроется в первую очередь в неправильном проектировании системы уборки-выпуска и крепления основных опор шасси. Трунов также отметил, что это вторая аналогичная катастрофа SSJ-100, первая из которых произошла в Якутске 10 октября 2018 года, когда при неудачной посадке произошло повреждение шасси, приведшее к утечке топлива, «но, к счастью, пожар из-за мороза не возник».

В досудебных претензиях юристы ссылаются на европейские авиационные правила EASA и американскую сертификацию FAA, по которым проектируются и сертифицируются пассажирские самолеты, они гласят, что «система шасси должна быть спроектирована таким образом, чтобы в случае ее отказа или разрушения из-за перегрузок не приводила к течи топлива из любой части топливной системы, достаточной для создания пожарной опасности».

Как говорится в документе, с которым ознакомился ТАСС, ответчиком во французском суде указана фирма Messier-Bugatti-Dowty. Компания, по словам Трунова, входит в корпорацию Safran Франция. Именно эта компания отвечает за все стендовые испытания поставляемых частей и является поставщиком шасси, в том числе она отвечает за все входящие в нее системы и агрегаты: стойки, подкосы, гидроцилиндры, замки убранного и

выпущенного положения, механизм управления поворотом передних колес, электрогидравлический агрегат управления уборкой и выпуском, датчики положения шасси и створок, двухканальный вычислитель LGSCU (Landing Gear / Steering System Control Unit). Второй компанией-ответчицей является Thales Avionics из Франции, которая осуществляет комплекс обслуживания, а также занимается пилотажно-навигационными средствами.

Версия следствия

Ранее Генеральная прокуратура утвердила обвинительное заключение по уголовному делу об авиакатастрофе самолета **авиакомпания «Аэрофлот»** в аэропорту Шереметьево 5 мая 2019 года, на прошлой неделе Химкинский городской суд Московской области после смены состава суда повторно начал слушание дела. Пилоту SSJ-100 Денису Евдокимову предъявлено обвинение в нарушении правил безопасности и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшем по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, смерть двух и более лиц, а также крупный ущерб.

Следствие считает, что «причиной катастрофы стало несоблюдение командиром экипажа Денисом Евдокимовым процедуры эксплуатации самолета при выполнении посадки, что привело к неоднократным отделениям самолета от взлетно-посадочной полосы, приведшим к запредельной перегрузке, разрушению самолета и его систем, пожару и гибели людей».

В пресс-службе Следственного комитета сообщили, что Евдокимов имел специальную подготовку и значительный опыт управления самолетами различных типов, но «своими действиями создал разрушающую перегрузку, превышавшую эксплуатационные ограничения воздушного судна». Следствие проверило действия диспетчерской службы и службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов Шереметьево. В СК уверены, что в сложившейся ситуации они никак не могли повлиять на случившееся. Кроме того, следователи и эксперты изучили данные бортовых регистраторов, согласно которым во время полета самолет адекватно реагировал на действия пилота. Сам он вину не признает, но выразил глубочайшие соболезнования людям, потерявшим своих близких, и тем, кто пострадал в результате катастрофы. Защита Евдокимова просила вернуть дело в СК для дополнительного расследования.

Ранее Межгосударственный авиационный комитет (МАК) заявил, что некоторые исследования по катастрофе в аэропорту Шереметьево пока не завершены, в связи с этим окончательный отчет будет опубликован позже.

Авария произошла 5 мая 2019 года. В результате жесткой посадки погиб 41 человек, в том числе 40 пассажиров. Собственнику воздушного судна – АО «ВЭБ-лизинг» – был причинен имущественный ущерб в размере 1,5 млрд рублей в связи с утратой самолета.

<https://tass.ru/proisshestviya/10126299>

<https://www.vedomosti.ru/society/news/2020/11/30/848776-rodstvenniki-pogibshih-katastrofe-sheremetevopodadut-sud-na-postavschika-shassi>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.30; ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ЗАДЕРЖАЛИ ПЫТАВШИХСЯ ПЕРЕСЕЧЬ МОСТ НА ОСТРОВ РУССКИЙ**

Сотрудники приморского филиала управления ведомственной охраны **Минтранса РФ** задержали двух нарушителей, которые пытались пересечь закрытый из-за обледенения вант мост на остров Русский во Владивостоке, сообщает в понедельник филиал.

Утром 21 ноября движение по мосту на остров Русский закрыли из-за падения льда с вант. Власти организовали паром, который вывозит людей на материк, он вмещает 20 машин и курсирует с периодичностью раз в два часа, при этом уехать на нем очень сложно: очереди на него каждый раз ждут несколько десятков автомобилей и множество людей.

Открытие моста много раз переносили. Несколько дней мостовики ждали, пока лед на вантах оттает сам, потом их начали чистить вручную альпинисты.

«Сотрудники приморского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» задержали двоих нарушителей, пытавшихся пересечь временно закрытый мост на остров Русский... Одно из нарушений произошло вечером 26 ноября – опоздавший на паром водитель грузовика пытался попасть на материк через закрытый мост. При этом слушать объяснения сотрудников ведомственной охраны мужчина согласился не сразу. Путем длительных переговоров автомобилиста удалось убедить, что движение по мосту крайне опасно», – говорится в сообщении.

Второе нарушение произошло ночью 27 ноября – водитель двигался со стороны города на остров Русский, но не заметил запрещающих знаков.

Как сообщил РИА Новости представитель приморского филиала УВО **Минтранса России**, вся информация о нарушителях передана в ГИБДД.

Мост – единственный способ попасть на остров Русский, регулярного паромного сообщения нет. На острове живут несколько тысяч человек, расположен Дальневосточный федеральный университет, медцентр ДВФУ, военные и пожарная части, Приморский океанариум, академия МЧС.

В Приморье, где 18-20 ноября прошел снежный циклон, ввели режим ЧС. Множество жителей региона остались без света, тепла и воды.

<https://ria.ru/20201130/zaderzhanie-1586952801.html>

[Вернуться в оглавление](#)