



Ежедневный мониторинг СМИ

7 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2020.12.4; S7 ПОЗИТИВНО ОЦЕНИВАЕТ ПРИХОД САВЕЛЬЕВА НА ПОСТ ГЛАВЫ МИНТРАНСА, ЖДЕТ ОБЩИХ ПРАВИЛ ДЛЯ ОТРАСЛИ – ФИЛЕВА	3
ПРАЙМ; 2020.12.4; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ САВЕЛЬЕВ ИЗБРАН ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ГТЛК	3
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.12.7; НАЦПРОЕКТЫ БЛИЗКИ К ИСПОЛНЕНИЮ; ЧРЕЗВЫЧАЙНАЯ СИТУАЦИЯ СКОРЕЕ УЛУЧШИЛА ИСПОЛНЕНИЕ БЮДЖЕТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ, ЧЕМ СОРВАЛА ИХ	4
КОММЕРСАНТЬ; КСЕНИЯ ИЛЬИНА; 2020.12.7; ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ВПИСАЛИ В КАРТЫ; ПОДДЕРЖКА ИХ ВНЕДРЕНИЯ ОБРАСТАЕТ ДЕТАЛЯМИ .5	5
РБК; 2020.12.7; НАТАЛЬЯ ДЕМЧЕНКО, ЕВГЕНИЯ ЛЕБЕДЕВА, ЛЮБОВЬ ПОРЫВАЕВА, ТАТЬЯНА РЕНКОВА, ГАЛИЯ НАБИЕВА, ЕВГЕНИЙ МАСАКОВ, РОМАН КИЗЫМА; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ СЛОЖНОСТИ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ВАКЦИН ОТ COVID В РОССИИ	9
РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.12.4; ШУВАЛОВ ПООБЕЩАЛ ПЕРЕДАТЬ ГТЛК «НАИБОЛЕЕ ИНТЕРЕСНЫЕ АКТИВЫ» «ВЭБ-ЛИЗИНГА» КАКИЕ КОНТРАКТЫ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ОБЪЕДИНЕННАЯ КОМПАНИЯ	13
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА; 2020.12.7; ПО ПЯТЬ НА РАБОТУ: РАЗВИТИЕ ОТСТАЮЩИХ РЕГИОНОВ ОБОЙДЕТСЯ В 50 МЛРД; ДЕНЬГИ НАПРАВЯТ НА ЗАМЕНУ ЛИФТОВ, МОДЕРНИЗАЦИЮ ЖКХ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ	15
ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2020.12.7; РЖД УЖЕСТОЧАЕТ ПРЕДРЕЙСОВЫЙ КОНТРОЛЬ; ЗАКУПЛЕНА СИСТЕМА ДИАГНОСТИКИ, ПРОГНОЗИРУЮЩАЯ ИНФАРКТЫ	18
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.7; ПОЛНЫЕ ТАНКЕРЫ СУБСИДИЙ; ЗАКАЗЫ «РОСНЕФТИ» НА «ЗВЕЗДЕ» МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ГОСПОДДЕРЖКУ	19
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; МАРИЯ КУЗНЕЦОВА; 2020.12.7; ДВИГАТЕЛЬ АРКТИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА	20
КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2020.12.7; КАТАСТРОФУ SUPERJET ПРЕДЪЯВИЛИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ; РОДСТВЕННИКИ ПОГИБШИХ ТРЕБУЮТ КОМПЕНСАЦИИ ОТ КОМПАНИЙ, СОЗДАВШИХ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ САМОЛЕТА	22
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.12.7; ГРАФИК ПОСТАВОК SUPERJET СНОВА БУДЕТ СОРВАН; ВМЕСТО 22 САМОЛЕТОВ В 2020 ГОДУ ПОСТАВЯТ МАКСИМУМ 16	24
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.12.7; НИЖЕ ПЛАНКА: В РОССИИ ХОТЯТ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ СЕРТИФИКАЦИИ САМОЛЕТОВ; СОКРАЩЕНИЕ ТАКИХ РАСХОДОВ ПОЗВОЛИТ УДЕШЕВИТЬ ВЕСЬ ПРОЦЕСС СОЗДАНИЯ РОССИЙСКОЙ АВИАТЕХНИКИ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ	26
РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ИЛЬЯ ДОРОНОВ; 2020.12.4; ФИЛЕВА ОБЪЯСНИЛА НЕЖЕЛАНИЕ S7 СТАНОВИТЬСЯ ЛОУКОСТЕРОМ	28

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ СТРЕЛЬНИКОВ; 2020.12.4; WIZZ AIR ПЕРЕНЕС ОТКРЫТИЕ БАЗЫ В ПУЛКОВО; ЛОУКОСТЕР ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСК 14 РЕЙСОВ ИЗ ПЕТЕРБУРГА	29
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.7; ПОСЛЕ ВСТРЕЧИ С ИНСПЕКТОРОМ У ВОДИТЕЛЯ БУДЕТ ВСЕГО 72 ЧАСА НА УСТРАНЕНИЕ НЕИСПРАВНОСТИ.....	30
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.12.7; WHEELY ПРОЕХАЛ МИМО ОСТАНОВКИ; ТРЕБОВАНИЕ О ВРЕМЕННОМ ЗАКРЫТИИ СЕРВИСА НЕ УСТОЯЛО В СУДЕ.....	31
ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.12.7; «МОЖЕТ СЛУЧИТЬСЯ КОЛЛАПС»: ЧТО ИЗМЕНИТСЯ В ТЕХОСМОТРЕ; С ФАЛЬСИФИКАЦИЯМИ ТЕХОСМОТРА БУДУТ БОРЬТЬСЯ С ПОМОЩЬЮ ФОТО	32
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.12.7; ТЮНЕВОЙ РЫНОК: РАЗРЕШЕНИЕ НА ДОРАБОТКУ АВТОМОБИЛЯ ДАДУТ ОНЛАЙН; ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ВЫДАЧЕ ДОКУМЕНТОВ В СЕТИ СТАРТУЕТ НЕ ПОЗДНЕЕ ФЕВРАЛЯ 2021 ГОДА.....	34
ГТРК ЧИТА; 2020.12.5; БЕЗОПАСНОСТЬ ИЛИ ВЫГОДА: ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ЗАБАЙКАЛЬЕ ПОСЛЕ ТРАГЕДИИ В СРЕТЕНСКЕ	36
ТАСС; 2020.12.4; ЦКАД БУДЕТ ПОСТРОЕНА НА 90% УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ – ХУСНУЛЛИН	39
ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2020.12.5; КРАСНОЯРЦЫ ОСТАВИЛИ 47 ЗАМЕЧАНИЙ ПО АВТОДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ	40
ТАСС; 2020.12.5; КАБМИН ОТМЕТИЛ НИЗКИЙ УРОВЕНЬ ИСПОЛНЕНИЯ БЮДЖЕТА ЗА 9 МЕСЯЦЕВ РЯДОМ ВЕДОМСТВ И МИНИСТЕРСТВ.....	40
ТАСС; 2020.12.4; МЕДВЕДЕВ РАСКРИТИКОВАЛ ТЕМПЫ ОСНАЩЕНИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ ГОСГРАНИЦЫ РОССИИ	40
ИНТЕРФАКС; 2020.12.6; ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ПО МОСТУ НА ОСТРОВ РУССКИЙ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ	41

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2020.12.4; S7 ПОЗИТИВНО ОЦЕНИВАЕТ ПРИХОД САВЕЛЬЕВА НА ПОСТ ГЛАВЫ МИНТРАНСА, ЖДЕТ ОБЩИХ ПРАВИЛ ДЛЯ ОТРАСЛИ – ФИЛЕВА

S7 Airlines позитивно оценивает приход экс-гендиректора «Аэрофлота» **Виталия Савельева** на пост главы **Минтранса РФ**, заявила совладелица S7 Татьяна Филева.

«Новый министр – мы его как раз очень положительно оцениваем. Это человек из отрасли, он понимает проблемы авиакомпаний как никто другой, поэтому для авиации, я считаю, это хорошая кандидатура», – сказала Филева в интервью «РБК ТВ».

«Плюс, когда мы говорим, вся отрасль или только «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), надо сказать, что он много лет успешно возглавлял «Аэрофлот», и мы очень уважаем как конкурента «Аэрофлот», и «Аэрофлот» при **Виталии Геннадьевиче Савельеве** вел себя очень адекватно по отношению к конкурентам и к рынку. И третье – это сугубо мое личное мнение – это человек с большим, наверное, влиянием, и он усилит наше министерство», – добавила она.

Отвечая на вопрос, чего ждут в S7 от нового министра для отрасли, Филева сказала: «Нам, конечно, очень важно, чтобы отрасль играла по рыночным правилам. Вот вы говорите про преференции – нам важно, чтобы правила были общими на отрасль без выделения каких-то авиакомпаний. Ну и, конечно, министр понимает проблемы авиации, потребности населения в этом сегменте – мы надеемся, что это также будет реализовано в каких-то текущих программах».

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/04/12/2020/5fc9e68e9a794751a59da097>

ПРАЙМ; 2020.12.4; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ САВЕЛЬЕВ ИЗБРАН ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ГТЛК

Новый министр транспорта РФ **Виталий Савельев** избран председателем совета директоров «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК), следует из материалов, опубликованных на сервере раскрытия информации в пятницу.

«Об избрании председателя совета директоров ПАО «ГТЛК». Избрать председателем совета директоров общества **министра транспорта Российской Федерации Виталия Геннадьевича Савельева**», – говорится в сообщении. Решение принято на заседании совета директоров компании 3 декабря.

Согласно повестке заседания, приняты также решения об избрании членов и председателей комитетов по аудиту, по стратегическому планированию, по кадрам и вознаграждениям совета директоров ГТЛК,

В середине ноября бывший министр транспорта РФ **Евгений Дитрих** был назначен на должность главы ГТЛК сроком на пять лет. Его предшественник Михаил Полубояринов занял пост гендиректора «Аэрофлота». Будучи главой **Минтранса РФ** **Дитрих** являлся также председателем совета директоров ГТЛК.

Ранее в ноябре президент России **Владимир Путин** отправил в отставку **Дитриха**, занимавшего с мая 2018 года пост **министра транспорта России**, и после утверждения Госдумой на этот пост был назначен бывший глава «Аэрофлота» **Виталий Савельев**.

ГТЛК находится в собственности РФ под управлением **Минтранса**. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.12.7; НАЦПРОЕКТЫ БЛИЗКИ К ИСПОЛНЕНИЮ; ЧРЕЗВЫЧАЙНАЯ СИТУАЦИЯ СКОРЕЕ УЛУЧШИЛА ИСПОЛНЕНИЕ БЮДЖЕТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ, ЧЕМ СОРВАЛА ИХ

За месяц до окончания 2020 года статистика исполнения **нацпроектов**, несмотря на значительные изменения в них и эпидемические ограничения экономической активности, выглядит позитивно. Большинство министерств-кураторов сообщают о практически полном исполнении графиков расходования бюджетных средств и планов в декабре. В декабре ведомствам предстоит потратить по этой линии чуть менее 20% годовых расходов – это отчетливо лучше 2019 года, чрезвычайные обстоятельства, видимо, впервые повлияют на размер «бюджетного навеса» в требуемую много лет Минфином сторону.

В правительстве свели актуальные цифры министерств, характеризующие исполнение **нацпроектов** и составляющих их федеральных проектов за январь–ноябрь 2020 года. Напомним, в стандартной ситуации эта статистика позволяет в определенной мере судить об эффективности организации госрасходов (в данном случае заведомо объявленных приоритетными) – причин, по которым исполнение бюджета «сдвигается» на конец года, исторически очень много. В 2020 году эти цифры дополнительно важны и с точки зрения бюджетной поддержки экономики, находившейся из-за локдаунов в рецессии, и как оценка влияния эпидемии на работу госаппарата. **Премьер-министр Михаил Мишустин** в ноябре заявил о недопустимости переносов бюджетных расходов в конце года. Напомним, значительная часть новой команды Белого дома работала в структурах Минфина, который, в свою очередь, много лет добивается сокращения «бюджетного навеса» и равномерности федеральных трат – цифры 11 месяцев 2020 года показывают эффект ее работы.

По состоянию на 1 декабря общее исполнение расходов по **нацпроектам** – 1754,2 млрд руб., или 78,1% от плана. Наилучшие показатели – по **нацпроекту** «Демография»: 90,5%, где тем не менее констатируется отставание от плана на 1%. Стопроцентное кассовое исполнение в **нацпроекте** ожидается по итогам года по расходам, связанным с финподдержкой семей и обучением, в целом до конца года **нацпроект** предполагается профинансировать на 95–96%. Чуть ниже по цифрам исполнение жилищного **нацпроекта** (88,2%), впрочем, на деле он реализуется практически в плане, и в Белом доме предполагают, что к концу года исполнение составит практически 100%. Для большинства **нацпроектов** прогнозы министерств схожи.

Самые слабые цифры исполнения – в **нацпроекте** «Цифровая экономика», это 49,6% от плана, впрочем, в Белом доме обращают внимание на аналогичную цифру от 1 декабря 2019 года – 21,2%.

Цифровой **нацпроект** наиболее радикально менялся в 2020 году в сравнении с любым другим, сводная бюджетная роспись снижалась с 108,9 млрд руб. до 90 млрд руб., большая часть работ, которые будут влиять на исполнение **нацпроекта**, реализуется в декабре – сейчас в Минцифры прогнозируют полное исполнение расходов **нацпроекта** по итогам года. Почти такие же цифры по итогам года (98,8%) ожидают по итогам декабря по **нацпроекту** «Экология» (сейчас исполнение – 61,5%). **Нацпроект** принято считать проблемным, но, исходя из статистики правительства, низкий уровень исполнения – это проблемы с межбюджетными трансфертами по линии Минстроя в ФП «Оздоровление Волги», «Сохранение озера Байкал» и по линии Минприроды в ФП «Чистая страна» и «Система обращения с ТКО» – предполагается, что в декабре регионы примут эти средства.

В **крупнейшем автодорожном нацпроекте** исполнение составляет 77,6%. Его руководство заявляет о том, что сейчас его бюджет освоен на 85% по факту, реально же оценить финальную цифру можно будет лишь «в двадцатых цифрах декабря» – большую часть контрактов в нем заключают регионы, они исполняются в эти даты. Ситуация с комплексным планом по магистральной инфраструктуре в цифрах выглядит проблемно

(исполнение на 69,5%), впрочем, низкие цифры отчасти связаны с учетной политикой в отношении подрядчиков – многие данные «закрываются» именно в декабре.

Наконец, **нацпроект** по здравоохранению исполнен на 78,9%, и сейчас единственное твердое предсказание по поводу годового плана – более 90% назначений. Отметим, впрочем, что в 2019 году на ту же дату (5 декабря) медицинский **нацпроект** был освоен лишь на 70,9%: в целом результат эпидемии для **нацпроекта** – улучшение, а не ухудшение бюджетной дисциплины. Риски неосвоения бюджета в 2020 году оцениваются как «незначительные» – исполнение большинства пока неисполненных назначений планируется на декабрь.

По данным “Ъ”, сегодня данные по исполнению **нацпроектов** за 11 месяцев текущего года опубликует Минфин, при этом, по информации ведомств, цифры с учетом первых дней декабря во многом уже отличаются в лучшую сторону.

У Минфина и министерств нет разногласий, это технические моменты, объясняет чиновник в правительстве: «Данные Минфина – за 11 месяцев, без учета в статистике данных на 1 декабря. Большая часть министерств говорит о том, что уже сейчас показатели кассового исполнения по **нацпроектам** у них выше, а на конец года ситуация будет еще лучше». Декабрьские сводки, действительно, часто лучше, поскольку часть отправленных в ноябре платежных поручений учитывается в следующем месяце, кроме того, отправка неистраченных средств в резервный фонд (и, соответственно, уменьшение плановых показателей по **нацпроекту**) происходит после принятия решений об этом в октябре–ноябре – раньше в этом нет смысла – обычно также в последний месяц года. С 1 декабря связаны и другие изменения 2020 года в учетной политике по **нацпроектам** (см. “Ъ” от 26 ноября).

В любом случае, для большинства министерств чрезвычайная ситуация действительно стала фактором, усиливающим бюджетную дисциплину. Другим фактором, очевидно, стал ввод в действие внутренней цифровой системы мониторинга в Белом доме: информация о том, что в реальности происходит с бюджетом, уже несколько месяцев доступна для всей управленческой вертикали не в режиме запроса, а онлайн.

<https://www.kommersant.ru/doc/4603206>

КОММЕРСАНТЪ; КСЕНИЯ ИЛЬИНА; 2020.12.7; ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ВПИСАЛИ В КАРТЫ; ПОДДЕРЖКА ИХ ВНЕДРЕНИЯ ОБРАСТАЕТ ДЕТАЛЯМИ

Нацпрограмма «Цифровая экономика» предусматривает масштабную поддержку 11 «сквозных» технологий, внедрение которых затрагивает различные отрасли. При этом для развития нескольких ключевых направлений, включая 5G и квантовые технологии, были заключены соглашения с госкорпорациями, предусматривающие разработку детальных «дорожных карт». В отдельный проект была вынесена поддержка решений на базе искусственного интеллекта – его внедрение потребует кооперации сразу нескольких ведомств.

«Сквозным» цифровым технологиям посвящен отдельный проект в рамках нацпрограммы «Цифровая экономика», однако их список является и общим ориентиром для всей программы. Всего было выделено 11 технологий, которые считаются наиболее перспективными и ведущими к радикальным изменениям существующих рынков и к появлению новых, – это технологии виртуальной и дополненной реальности (VR/AR), системы распределенного реестра (блокчейн), новые производственные технологии, искусственный интеллект, робототехника и сенсорика, интернет вещей, мобильные сети связи пятого поколения, новые коммуникационные интернет-технологии, квантовые коммуникации, квантовые сенсоры, квантовые вычисления.

Как следует из материалов к проекту бюджета, всего на реализацию «дорожных карт» по «сквозным» технологиям в 2021–2023 годах предусмотрено 80,6 млрд руб., а на федеральный проект «Искусственный интеллект» – 16,6 млрд руб. Однако в «дорожных

картах» запланировано привлечение средств и из других источников – как бюджетных, так и внебюджетных.

В Минцифры разделяют «сквозные» технологии на две группы. Первая – это наукоемкие направления, требующие централизованных прикладных исследований, разработок и создания отечественного оборудования. К таким направлениям относятся квантовые вычисления, квантовые коммуникации и технологии связи 5G. Развитие данной группы технологий предполагает лидирующую роль госкорпораций. Здесь уже утверждены две «дорожные карты» – «Квантовые вычисления» и «Квантовые коммуникации», на стадии согласования – карта по 5G.

Вторая группа – это технологии высокого уровня зрелости, востребованные на рынке. Роль государства здесь, по мнению ведомства, заключается в создании благоприятных условий для развития ИТ-стартапов, поддержки отечественных разработчиков программного обеспечения и цифровых решений, а также стимулирования внутреннего спроса на цифровые технологии.

Напомним, в июле прошлого года с ними были заключены соглашения о развитии отдельных технологий: со Сбербанком – по направлению «Искусственный интеллект», с РЖД – по направлению «Квантовые коммуникации», с «Росатомом» – по направлениям «Квантовые вычисления» и «Технологии создания новых материалов и веществ», с «Ростехом» – по направлениям «Квантовые сенсоры», «Технологии распределенного реестра», «Новые поколения узкополосной беспроводной связи для интернета вещей и связи ближнего и среднего радиуса действия», с «Ростехом» и «Ростелекомом» – по направлению «Беспроводная связь нового поколения». Помимо этого до 30 ноября текущего года должна быть утверждена карта по новым производственным технологиям – за нее будут отвечать «Росатом» и «Ростех».

Интеллект в экосистеме

Поддержка развития искусственного интеллекта в текущем году была выделена в отдельный федпроект в составе нацпрограммы «Цифровая экономика». Документ был утвержден президиумом правительственной комиссии по цифровому развитию на заседании 27 августа. Всего бюджет федпроекта – 31,4 млрд руб., из которых 24,5 млрд руб. – федеральный бюджет, 6,9 млрд руб. – внебюджетные источники.

Проект включает поддержку научных исследований, создание комплексной системы правового регулирования, разработку и развитие программного обеспечения, повышение доступности и качества данных, увеличение доступности аппаратного обеспечения, рост обеспеченности квалифицированными кадрами, а также повышение уровня информированности населения. «Разработчики проекта сосредоточились на тех нишах, куда труднее всего идут рыночные игроки, – это кадры и образование, исследования и разработки, поддержка стартапов на ранних стадиях. Значительную долю проекта составляют мероприятия по поддержке компаний–разработчиков программного обеспечения и развитию экосистемы разработчиков. В частности, предусмотрены грантовая поддержка малых предприятий, создание открытых библиотек и проведение серии хакатонов при участии ведущих игроков рынка», – поясняла тогда **замминистра** экономического развития Оксана Тарасенко.

Проект разделен на несколько блоков. Так, Минэкономики отвечает за координацию мероприятий по развитию экосистемы ИИ, Минцифры координирует мероприятия по внедрению ИИ, формированию наборов данных, а Минпромторг отвечает за блок по разработке отечественных аппаратных комплексов и чипов. Свои планы по использованию искусственного интеллекта в рамках цифровой трансформации ведомств подготовили и восемь федеральных органов власти: Минцифры, МВД, МЧС, Росмолодежи, Минздрава, ФОМС, **Минтранса** и Минсельхоза.

При этом федеральным центром компетенций по искусственному интеллекту в рамках национальной программы «Цифровая экономика» выступает Сбербанк, заключивший с

правительством соглашение о развитии этого направления. «Мы выделили четыре направления меры поддержки для сферы искусственного интеллекта: стимулирование спроса на ИИ-решения, создание благоприятных условий для компаний-разработчиков, доступ к большим данным, развитие и удержание талантов», – рассказал руководитель центра исследования данных для государственных органов ПАО «Сбербанк» Владимир Авербах.

Эти направления тесно связаны. «По ряду отраслей невозможно сформировать качественные наборы данных – дата-сетов, если государство не поставило четких задач перед профильными ведомствами и организациями по внедрению ИИ. Так, здравоохранение было выбрано в качестве флагманской отрасли для предоставления локальным компаниям-разработчикам доступа к обезличенным медицинским дата-сетам. В результате, используя большое количество рентгенограмм или снимков КТ, можно создавать ИИ-решения, помогающие врачу ставить диагноз, тем самым обеспечивая высокий уровень точности диагностики», – отметил глава центра.

В области развития и удержания талантов одной из ключевых мер стало предложение государственного субсидирования процентной ставки по ипотеке для специалистов по анализу данных – дата-сайентистов. «Помогая ценным кадрам в покупке квартиры, государство создает долгосрочную мотивацию для работы в домашнем регионе. Сейчас основная конкуренция за кадры для ИИ идет не с соседней областью и не с другими игроками российского рынка, а с ведущими мировыми технологическими центрами», – говорит Владимир Авербах. Помимо этого в списке ключевых мер поддержки – повышающий коэффициент для вычета расходов на внедрение заказчиком ИИ-решений (это дает стимулирование спроса), активная поддержка мероприятий по продвижению экспорта ИИ-решений (помощь разработчикам), субсидирование участия отечественных специалистов в ведущих международных конференциях (развитие кадров). Многие предложения могут применяться ко всей индустрии ИТ, а не только для сферы ИИ, замечают в Сбербанке.

Всем по 5G

Еще одним приоритетным направлением является развитие сетей связи нового поколения. Предполагается, что в 2024 году сети 5G должны появиться в первых российских городах-миллионниках. Всего в рамках проекта «дорожной карты» по 5G предусмотрено выделение из федерального бюджета 21,5 млрд руб. и привлечение 20 млрд руб. из внебюджетных источников.

Предполагается, что сети 5G будут строиться преимущественно на отечественном оборудовании – в частности, для этого заключалось соглашение между правительством, «Ростехом» и «Ростелекомом». В «Ростехе» ранее поясняли, что финансирование должно пойти на разработку, массовое производство и внедрение в телеком-инфраструктуру отечественных базовых станций сетей 5G, продвижение на российском и зарубежном рынках отечественного оборудования и утверждение в 3GPP (консорциум, разрабатывающий спецификации для мобильной телефонии) отечественных алгоритмов криптографического шифрования информации.

При этом наиболее проблемным вопросом для внедрения технологии остается распределение частот. По словам заместителя главы Минцифры Олега Иванова, план конверсии радиочастотного спектра для его использования в целях развития сетей связи 5G будет представлен президенту в декабре. До этого глава ведомства Максут Шадаев говорил, что диапазон частот 4,8–4,9 ГГц планируется полностью высвободить от использования силовыми ведомствами и передать для развития сетей 5G в России. В проекте бюджета предусмотрено финансирование на проведение мероприятий по конверсии радиочастот в размере 7,3 млрд руб. Ранее рассматривался вариант передачи «золотого диапазона» 3,4–3,8 ГГц, однако спецслужбы не согласовали его передачу под 5G.

Крупнейшие игроки отрасли «Вымпелком», МТС, «Ростелеком» и «МегаФон» заявили о намерении создать совместное предприятие с равными акционерными долями для расчистки спектра. Однако телеком-отрасль предупреждает, что инвестиции на работу с этими диапазонами будут значительно выше из-за отсутствия большого выбора оборудования. Первым оператором с лицензией на 5G в диапазоне 24,25–24,65 ГГц стала МТС.

Заметим, пока скоростной интернет даже в более привычных форматах доступен не везде: в целях нацпрограммы «Цифровая экономика» значится проведение интернета в учебные заведения, фельдшерско-акушерские пункты, объекты МЧС, Росгвардии и другие социально значимые объекты, проведение подводной волоконно-оптической линии передачи связи для устойчивого интернета на территории Чукотского автономного округа.

Квантовая гонка

Наиболее наукоемким направлением в рамках федпроекта является развитие квантовых технологий. Здесь предусмотрено появление двух «дорожных карт», но пока утверждены две: по квантовым вычислениям и квантовым коммуникациям (третья «карта» должна быть посвящена развитию квантовых сенсоров).

Первой была утверждена «карта» по квантовым вычислениям. Объем ее финансирования до 2024 года должен составить 23,7 млрд руб. (для развития направления «Росатом» и правительство летом 2019 года подписали соглашение о намерениях). Основным проектом в рамках «карты» является создание до 2024 года 100-кубитного отечественного квантового компьютера. Его разработкой при поддержке Газпромбанка и «Росатома» занимается Российский квантовый центр (РКЦ), который в 2018 году первым в мире запустил квантовый блокчейн. По словам главы проектного офиса по квантовым технологиям «Росатома» Руслана Юнусова, РКЦ планирует открыть в рамках своего офиса в инновационном центре «Сколково» более десяти новых лабораторий в течение 2020–2021 годов.

Вторая «дорожная карта» посвящена квантовым коммуникациям – за развитие этого направления отвечает РЖД. Карта была утверждена в начале сентября. Одним из первых пилотных проектов станет строительство магистральной квантовой сети Москва–Санкт-Петербург протяженностью порядка 800 км. По словам заместителя главы РЖД Сергея Кобзева, интерес корпорации объясняется тем, что технологии передачи информации, основанные на законах квантовой физики, дают принципиально новый уровень защищенности информационной инфраструктуры.

Пока оба проекта являются экспериментальными, однако квантовые компьютеры, исходя из данных «дорожной карты», могут быть использованы в промышленности с 2030 года. «Их производительность будет в тысячи и десятки тысяч раз выше обычных компьютеров», – считает генеральный директор компании «Цифрум» Борис Макевнин. «Гипотеза применения квантовых компьютеров заключается в том, что у них гораздо выше производительность, причем в тысячи и десятки тысяч раз. Не все задачи из области машинного обучения в принципе требуют такой высокой производительности – это в основном оптимизационные, расчетные задачи. Тем не менее такие задачи у нас в отрасли тоже есть», – пояснил он. По его словам, по текущей «дорожной карте» первые результаты по созданию квантовых компьютеров должны появиться в 2021–2022 годах.

Но квантовые технологии все активнее развиваются и за рубежом. В начале октября американский стартап IonQ заявил о создании пока самого мощного ионного квантового компьютера, содержащего в себе сразу 32 кубита. Данный квантовый компьютер и сама компания IonQ были созданы группой американских ученых под руководством профессора Кристофера Монро из Университета штата Мэриленд. Господин Монро наряду со специалистами корпорации Google и научной группой Михаила Лукина, профессора Гарвардского университета, считается одним из лидеров «квантовой гонки».

«Такие новости положительно сказываются на всем направлении квантовых вычислений, так как они увеличивают интерес и со стороны бизнеса, и со стороны различных государств. Фактически это дополнительное подтверждение того, что в отрасли нет стагнации, а уровень конкуренции очень высок. Для нас это тоже хорошо: мы смотрим на результаты коллег и понимаем, какие решения работают лучше, а какие – хуже», – полагает Руслан Юнусов. По его словам, появление острой конкуренции между ионными и сверхпроводниковыми квантовыми компьютерами не изменит характер развития российского квантового проекта, так как он изначально включает четыре самых перспективных направления развития квантовых вычислений, в том числе обе эти технологии, а также вычисления на базе холодных атомов и фотонных чипов.

Впрочем, квантовые технологии могут применяться отнюдь не только для создания сверхмощных компьютеров: инженеры Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого разработали наноспутники (кубики-юниты размером 10x10 см), из которых, как из конструктора, можно собирать платформы различных конфигураций для вывода на орбиту материалов или оборудования для проведения фундаментальных исследований. При этом стоимость доставки в космос аппаратов с помощью юнитов значительно ниже, чем с помощью обычных спутников.

Мнение

Алексей Федоров, руководитель группы «Квантовые информационные технологии» Российского квантового центра:

– По квантовым технологиям сейчас главная тенденция – это переход от исследований и прототипов к продуктам и рынкам. Квантовые технологии объединяют три основные сферы: квантовые вычисления, квантовые коммуникации и квантовые сенсоры. Квантовые вычисления используют свойства квантовых объектов для построения новых типов устройств для решения вычислительных задач. Квантовые коммуникации используют квантовые объекты для передачи информации, что позволяет добиться конфиденциальной передачи данных. Квантовые сенсоры и метрологические устройства используют квантовые явления для высокоточных измерений.

Квантовые коммуникации уже сегодня в России и в мире вышли на рынок, поэтому основная задача состоит в усовершенствовании и масштабировании данной технологии. В случае квантовых сенсоров сказать сложнее – это область достаточно обширная, часть из технологий уже достигли зрелости, а часть находятся на стадии исследований или прототипов. Поэтому очень актуальны взаимодействие с потребителями и работа с рынком.

Квантовые вычисления из всех этих трех сфер находятся в самом интересном положении. С одной стороны, они могут оказать наиболее мощное влияние на развитие индустрий, обеспечив их новым инструментом для решения сложных задач в области моделирования, оптимизации, обработки данных и др. С другой стороны, они только-только начинают достигать масштабов, на которых их мощности достаточно, чтобы обгонять современные классические суперкомпьютеры в узкоспециализированных задачах. Поэтому рынок разогрет – очень большие ожидания, однако до демонстрации полезного квантового превосходства еще многое нужно сделать в плане технологических задач.

При этом уже сейчас очень важно начинать работать с индустрией над квантовыми алгоритмами и программным обеспечением, чтобы к моменту появления квантового компьютера уже можно было его использовать в практических целях. Суммируя, работа ведется по всем фронтам: исследования, разработки для создания прототипов, работа с рынком и в каком-то смысле работа по созданию новых рынков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4603001>

РБК; 2020.12.7; НАТАЛЬЯ ДЕМЧЕНКО, ЕВГЕНИЯ ЛЕБЕДЕВА, ЛЮБОВЬ ПОРЫВАЕВА, ТАТЬЯНА РЕНКОВА, ГАЛИЯ НАБИЕВА, ЕВГЕНИЙ МАСАКОВ,

РОМАН КИЗЫМА; ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ СЛОЖНОСТИ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ВАКЦИН ОТ COVID В РОССИИ

С 7 декабря в России начнется массовая вакцинация почти 2 млн доз вакцины от коронавируса. Однако транспортировка таких объемов может столкнуться с проблемами. РБК попросил экспертов назвать их и описать пути решения

При начале массовой вакцинации от коронавируса в России ключевой проблемой станет сохранение нужной температуры тысяч доз вакцины, рассказали РБК опрошенные врачи и компании. По их словам, повышение температуры внутри машины или самолета даже на полградуса на полчаса приведет к тому, что «размороженную» партию вакцины придется выкидывать. Представители властей различных регионов рассказали РБК, что условия транспортировки продуманы уже давно.

Массовая вакцинация от коронавируса начнется со второй недели декабря. Об этом объявил президент **Владимир Путин**, сообщив, что в России для этих целей уже произведено порядка 2 млн доз вакцины. На то, чтобы разработать правила транспортировки вакцины в больницы, у ведомств есть ровно неделя – именно такой срок **премьер-министр Михаил Мишустин** дал в четверг, 3 декабря.

Проблемы нетребовательных вакцин

Российские вакцины от коронавирусной инфекции менее требовательны к условиям хранения, чем вакцины, разработанные в США и Германии.

Векторная вакцина «Спутник V», разработанная в Центре им. Н. Ф. Гамалеи, существует в двух видах: в замороженном виде (жидкая «Гам-КОВИД-Вак», температура хранения – не выше минус 18 °С) и лиофилизированном виде (порошок «Гам-КОВИД-Вак-Лио», температура хранения от плюс 2 до плюс 8 °С). Разработанную новосибирским центром «Вектор» пептидную вакцину «ЭпиВакКорона» можно хранить при температуре от плюс 2 до плюс 8 °С. Для сравнения: американская вакцина Moderna и препарат, разработанный Pfizer и BioNTech, требуют гораздо более низких температур хранения – минус 70–80 °С.

Однако при транспортировке отечественных препаратов все равно могут возникнуть проблемы, связанные с необходимостью строго соблюдать температурный режим, рассказали РБК врачи, сотрудники лабораторий и логистических компаний.

«Важно, чтобы вакцина не размораживалась. Если где-нибудь не сработала холодовая цепочка и, допустим, вакцина растаяла и снова замерзла, ее эффективность упадет», – рассказал РБК научный сотрудник Федерального исследовательского центра фундаментальной и трансляционной медицины, профессор вирусологии Александр Чепурнов. Эта проблема, по его словам, становится особенно актуальна, если речь идет о поставках больших объемов препарата.

Так называемая холодовая цепь, то есть соблюдение строго определенной температуры хранения и перевозки медицинских препаратов от момента производства до его применения по назначению, необходима не только для вакцин от COVID-19, поэтому уже давно выстроена Минздравом, рассказал РБК заведующий лабораторией вакцинопрофилактики и иммунотерапии аллергических заболеваний ФГБНУ «Научно-исследовательский институт вакцин и сывороток им. И. И. Мечникова» Михаил Костинов. По словам эксперта, большинство вакцин, которые используют в России, хранятся при температуре от плюс 2 до плюс 8 °С, а если препарат требует хранения при более низких температурах, то его нельзя будет использовать в кабинетах, где нет специального оборудования.

«Холодильные камеры на минус 20 °С [в больницах] есть, они были предназначены для иммунобиологических препаратов: сывороток, которые должны храниться в замороженном виде, биоматериалов. Для вакцин нужно специальное оборудование. Должны быть дополнительные генераторы, которые должны включаться в случае отключения электричества», – рассказал он.

Грузовики против эпидемии

Иммунобиологические препараты доставляют до конечного потребителя несколькими способами: на автомобилях, с помощью авиадоставки или комбинируя эти способы (мультимодальные перевозки). Для всех этих видов нарушение температуры хранения вакцин от коронавируса остается главным риском, рассказали РБК эксперты транспортных компаний, специализирующихся на перевозке фармакологических препаратов.

Сейчас транспортировка вакцин в России регламентируется требованиями СанПиНа «Условия транспортирования и хранения иммунобиологических лекарственных препаратов», согласно которому доставленные с нарушением холодной цепи препараты применению не подлежат, сообщил РБК ответственный за качество перевозки транспортной компании «Ритейл транспорт эдженси» Станислав Булыгин.

«Буквально это означает следующее: например, в случае нарушения температурного режима на одну минуту и на 0,5 °С продукт применению не подлежит. То есть его надо уничтожить», – пояснил Булыгин.

Эту проблему, по его словам, сейчас успешно решают с помощью термокоробов (термобоксов), технология использования которых предусмотрена СанПиНом. Она, по словам эксперта, хорошо отработана участниками обращения лекарственных средств.

Использование термокоробов, то есть плотно закрывающихся контейнеров, заполненных хладоэлементами, позволяет хорошо контролировать узкие места перевозки и надежно купировать другие возможные риски: физическое повреждение, намокание, проникновение пыли, грязи и другое.

По словам Булыгина, у российских логистических компаний сейчас достаточно транспортных мощностей для доставки необходимого объема вакцины: в большие термокороба (так называемые паллетники) вмещается около 10 тыс. доз вакцины. В фуру вмещается 30 таких коробов, то есть одна машина способна доставить 300 тыс. доз вакцины, что сопоставимо с численностью населения среднего города.

Булыгин считает, что сложности, связанные с недостатком знаний и опыта, могут появиться, если придется доставлять тот вариант вакцины, который требует хранения при температуре минус 18 °С. «Весь процесс хранения и перевозки вакцины с режимом ниже минус 18 °С в масштабах страны – это новый процесс. А мы знаем, что все новое требует большего внимания, настройки, отладки, при необходимости коррекции», – сказал он.

«Рынок более адаптирован к работе с температурным режимом плюс 2 и плюс 8 °С, так как наибольшее количество иммунобиологических лекарственных препаратов требуют данной температуры. Для точечной авиадоставки грузов оборудования будет достаточно», – согласен Олег Байков, заместитель генерального директора «Биокард Логистикс».

Согласны с тем, что Россия готова к масштабной вакцинации с точки зрения транспортной инфраструктуры, и в группе компаний «Волга-Днепр», которая в том числе занимается авиаперевозками фармацевтической продукции. В компании рассказали, что основная проблема, которая возникла в связи с доставкой вакцины во многих аэропортах мира, – эффект бутылочного горлышка из-за недостаточной оснащенности аэропортов и складских помещений для хранения вакцин при заданном температурном режиме.

Однако ее можно решить за счет тщательного планирования. Так, при авиапоставках сохранение температурного режима обеспечивается при помощи специальных контейнеров, способных строго поддерживать заданную температуру в диапазоне от минус 20 до плюс 20 °С в течение нескольких суток (контейнеры контура RAP и RKN). А складского хранения можно избежать, перегружая вакцины из транспортного самолета напрямую в машины-рефрижераторы, предназначенные для перевозки требовательных к температурному режиму грузов.

Проблема с доставкой вакцины может появиться в тот момент, когда нужно будет доставлять большие объемы грузов автомобильным транспортом на большие расстояния, считает Олег Байков, заместитель генерального директора «Биокард Логистикс». По его

словам, у перевозки в термобоксах есть существенный недостаток – увеличенный за счет упаковки вес и объем груза, который неизбежно приводит к росту стоимости доставки.

«Компания DHL уже говорит о 15 тыс. рейсах и 200 тыс. паллетоместах, которые потребуется переместить со строжайшим контролем температуры только для удовлетворения базовой потребности населения планеты в вакцинации. Если переупаковывать продукцию в термотару, нам понадобится в три раза больше провозных емкостей», – приводит оценки зарубежной компании Байков.

В то же время, по его словам, при всех своих недостатках термоупаковка – «единственный полноценный способ поддержания по настоящему стабильной холодовой цепи». «[Без термобоксов] избежать температурных выходов при доставке нестабильных замороженных форм вакцин при погрузке и разгрузке просто будет невозможно, будет просто невозможно доставить продукцию в отдаленные участки нашей страны», – считает он.

В то же время он обращает внимание на то, что рефрижераторы без термобоксов не подходят для доставки вакцин, которые требуют большой точности в соблюдении температурного режима: внутри фургонов температура может «гулять» в диапазоне плюс 5 °С, что недопустимо. Нельзя в фургонах без термобоксов перевозить и препараты, которые нужно хранить при температуре ниже минус 20 °С. «Таких рефрижераторов, которые бы охлаждали до температуры ниже минус 20 °С, единицы», – поясняет он.

Оптимальным способом перевозки вакцины Байков называет перевозку в термоконтейнерах, которые способны поддерживать заданную температуру три-четыре дня, для большей надежности их можно загрузить в рефрижераторы.

Как вакцину доставляют в регионы

В комитете здравоохранения Санкт-Петербурга сообщили, что первая партия вакцины «Спутник V», предназначенная для массовой вакцинации, прибыла в город 3 декабря. Город получил 1600 доз препарата «Гам-КОВИД-Вак», который нужно хранить при температуре минус 18 °С, сообщили в ведомстве «РБК Петербург».

В минздраве Нижегородской области сообщили, что ожидают поступления 2772 доз вакцины «ГАМ-КОВИД-Вак». Согласно заявлению ведомства, хранение и транспортировка вакцины обеспечены «в соответствии с требованиями санитарного законодательства СП 3.3.2.3332-16 «Условия транспортирования и хранения иммунобиологических препаратов». Всего для вакцинации созданы условия в девяти медицинских организациях, в адрес их руководителей направлены письма «о необходимости закупки холодильного оборудования для обеспечения условий хранения вакцины при температуре минус 18 °С», говорится в сообщении минздрава, поступившем в «РБК Нижний Новгород».

В минздраве Башкирии сообщили, что первую партию вакцины в регионе ожидают 4–5 декабря. По словам представителей ведомства, еще два месяца назад в ожидании первой поставки были продуманы условия хранения и транспортировки. Министр здравоохранения республики Максим Забелин ранее говорил, что в регион до конца недели поступит 1 тыс. доз вакцины.

«Мы ожидаем препарат «Гам-КОВИД-Вак» (торговая марка «Спутник V»). Федеральные службы доставят ее в компанию «Башфармация», которая обеспечена необходимым оборудованием для хранения и транспортировки вакцины», – сообщила «РБК Башкортостан» пресс-секретарь регионального минздрава Софья Алешина. По ее словам, на этом госпредприятии есть и переносные сумки, которые поддерживают необходимый температурный режим.

Выбор лечебных учреждений для проведения вакцинации будет зависеть от объема препаратов. Сейчас рассматривается вариант, по которому прививочную кампанию проведут в одной-двух поликлиниках. Так, вакцинация добровольцев в рамках пострегистрационных испытаний вакцины в регионе прошла на базе поликлиники № 52

города Уфы. По словам Алешиной, все 42 добровольца, которым сделаны прививки из первой партии, чувствуют себя хорошо, и случаев заражения коронавирусом среди них не было. Желающих сделать прививку в регионе «достаточно», сообщила она.

В Пермском крае ждут первую партию вакцины, рассчитанную на двукратное введение 2249 пациентам, сообщил глава региона Дмитрий Махонин, не уточнив, какой именно препарат поступит в край. По его словам, прививать в первую очередь будут медицинских работников, вакцина поступит в медучреждения Перми, Березников и Чайковского, где возможно обеспечить необходимые условия хранения препарата, туда будут подвозить врачей из отделений, перепрофилированных под лечение больных с коронавирусом.

В Москве прививочные пункты в рамках кампании массовой вакцинации заработают с 5 декабря, заявил мэр столицы Сергей Собянин. Записаться на прививку смогут работники образования, здравоохранения и работники городских социальных служб. По его словам, в столице создана вся технологическая и организационная цепочка вакцинации, подготовлены склады, рефрижераторы и холодильные емкости для доставки вакцины. Прививочные пункты уже оборудованы медицинскими холодильниками, а персонал прошел специальное обучение.

По словам заммэра Москвы по вопросам социального развития Анастасии Раковой, в столице смогли создать необходимые логистические цепочки для хранения и транспортировки вакцины «при температуре не выше минус 18 °С в защищенном от света месте», сказала Ракова. «Для этого нам пришлось отработать до деталей соблюдение холодовой цепочки, которая предполагает доставку вакцины в специальных машинах, в специальных термоконтейнерах и последующее хранение на уровне учреждений, на уровне пунктов вакцинации в специальных медицинских морозильниках», – добавила она. При этом в Москве оборудовали «специальную морозилку, которая позволяет нам большие массы вакцины – более миллиона – хранить», – рассказала Ракова.

В Татарстане вакцинация начнется на следующей неделе, поступит 3700 доз препарата «Спутник V». Прививки будут делать в 40 медучреждениях региона, сообщила «РБК Татарстан» руководитель **пресс-службы** президента республики Лилия Галимова. Кроме того, в республике начнутся пострегистрационные испытания вакцины «ЭпиВакКорона» (разработка «Вектора»), сообщили РБК в **пресс-службе** регионального Роспотребнадзора, в регион уже поступило 500 доз препарата. Вакцину «ЭпиВакКорона» доставляют в республику на специализированном транспорте, однако наземный он или воздушный, не уточняется. Температурный режим, предусмотренный требованиями к хранению, соблюдался, заверили в ведомстве.

По словам **замминистра** здравоохранения Татарстана Владимира Жаворонкова, сейчас в медицинских учреждениях республики проработаны места для складирования вакцины. «Дизайн исследования полностью за Роспотребнадзором. Все морозильные и холодильные камеры подготовлены», – отметил он.

Помимо Татарстана пилотные исследования «ЭпиВакКороны» пройдут еще в четырех регионах: в Москве, а также в Московской, Тюменской и Калининградской областях.

https://www.rbc.ru/society/07/12/2020/5fbe722e9a794737e260e671?from=from_main_2

РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.12.4; ШУВАЛОВ ПООБЕЩАЛ ПЕРЕДАТЬ ГТЛК «НАИБОЛЕЕ ИНТЕРЕСНЫЕ АКТИВЫ» «ВЭБ-ЛИЗИНГА» КАКИЕ КОНТРАКТЫ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ОБЪЕДИНЕННАЯ КОМПАНИЯ

В рамках реформы институтов развития «ВЭБ-лизинг» передаст ГТЛК «наиболее интересные активы», заявил глава ВЭБа Игорь Шувалов. Речь в первую очередь идет о самолетах. В итоге портфель ГТЛК может вырасти на 25%

Предправления ВЭБа Игорь Шувалов пообещал экс-министру транспорта, новому главе Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) **Евгению Дитриху** передать активы в рамках реформы институтов развития.

«Мы, как ВЭБ, передадим [ГТЛК] наиболее интересные для вас активы из «ВЭБ-лизинга», и таким образом капитал в ГТЛК будет больше», – пообещал Шувалов 4 декабря, выступая на панели «Сквозные» интеграционные проекты» в рамках форума Евразийского банка развития (ЕАБР). «Евгений Иванович, для вас у меня сейчас новая работа. Вы молодой, талантливый, попробовали уже самые разные направления, и теперь вам досталась крупнейшая лизинговая компания. И председателем правительства принято решение о формировании на базе ГТЛК даже большей компании», – заключил свою речь глава ВЭБа.

Премьер-министр Михаил Мишустин объявил 23 ноября о реформе институтов развития, предполагающей объединение ГТЛК и «ВЭБ-лизинга». Он поручил министерствам и ВЭБ.РФ до 4 декабря предоставить «дорожные карты» по реформированию институтов развития.

Дитрих назвал передачу активов «ВЭБ-лизинга» в ГТЛК разумным решением. «Роль и масштаб ГТЛК как большой единой лизинговой компании усиливается. Мы готовы и в будущем предоставлять все возможные компетенции по транспортным средствам, – сказал он. – ГТЛК является самым контрциклическим механизмом, который позволяет обеспечивать сегодня ранее сформированный спрос на транспортные средства и услуги, реструктурируя платежи и давая возможность нашим контрагентам, транспортным компаниям чувствовать себя более спокойными». В своем ответе глава ГТЛК имел в виду влияние пандемии и связанных с ней ограничений на транспортную отрасль, которая столкнулась с резким падением спроса.

В четвертом квартале 2020 года ГТЛК ожидает рост лизингового рынка, заявил в сентябре замглавы компании по работе с клиентами Владимир Добровольский. По его словам, из-за пандемии действительно существует достаточно большой отложенный спрос. Быстрее всего восстановится сегмент водного транспорта, но авиации понадобится больше времени, чтобы вернуться к инвестиционным планам. Однако приобретение авиатехники может начаться уже в конце этого года, допустил топ-менеджер.

Представитель ГТЛК сообщил РБК, что по поручению правительства ГТЛК приобретет часть активов «ВЭБ-лизинга», в основном это касается авиационных и других профильных для деятельности ГТЛК активов. «Поскольку активы передаются вместе с пассивами, их стоимость будет рассчитываться на основе той маржинальности, которую они могут генерировать. Итоговая цена будет определена в рамках due diligence (аудита показателей компании, проводимого инвестором перед сделкой. – РБК)», – пояснил он.

ГТЛК также продолжает сотрудничество с ВЭБом в рамках реализации совместных проектов на взаимовыгодной коммерческой основе, отметил представитель ГТЛК. По его словам, государство сохранит контроль над компанией как единственный акционер. Представитель ВЭБа отказался от комментариев.

В третьем квартале 2020 года лизинговый портфель ГТЛК вырос почти на 200 млрд руб., до 1,3 трлн руб. (+16%), следует из презентации компании. Более 90% роста обеспечили сегменты водного и авиационного транспорта – около 146 млрд руб. прибавилось к портфелю после передачи десяти судов, в том числе трех сухогрузов проекта RSD59, и 28 млрд руб. – за счет поставки авиакомпания Red Wings трех самолетов Superjet 100, а также семи вертолетов другим клиентам, сообщил ранее представитель ГТЛК.

Лизинговый портфель «ВЭБ-лизинга» за последний квартал также вырос почти на 15%, или на 41 млрд руб., до 324 млрд руб., сообщил представитель ВЭБа. Основными драйверами роста стали поддержка гражданского отечественного судостроения на верфи «Звезда» и модернизация общественного транспорта. Это позволило «ВЭБ-лизингу» войти в четверку крупнейших лизинговых компаний по активам, следует из рэнкинга

«Эксперт РА». Но это вчетверо меньше, чем у лидера рынка ГТЛК. Таким образом, в случае продажи большинства активов «ВЭБ-лизинга» ГТЛК эта компания может увеличить свой портфель почти на 25% – до более чем 1,6 трлн руб.

Но на начало 2020 года доля чистых инвестиций в лизинг «ВЭБ-лизинга» в третьей стадии (при этой стадии финансовые активы обесцениваются) составила 18,5% при довольно невысоком уровне ее покрытия резервами (около 43%), отмечает старший директор по банковским рейтингам агентства «Эксперт РА» Руслан Коршунов. При этом спад в экономике на фоне карантинных мер, безусловно, привел как к снижению качества лизинговых активов компании, так и рынка в целом, предупреждает он. Это отчасти видно в росте объема резервов «ВЭБ-лизинга» по третьей стадии чистых инвестиций в лизинг за первое полугодие 2020 года – с 13,6 млрд до 17,2 млрд руб., указывает эксперт.

У ГТЛК доля чистых инвестиций в третьей стадии на начало 2020 года составила лишь 4,6%. Резервы компании по этому показателю за первое полугодие выросли с 873 млн до 1,9 млрд руб.

Как это скажется на конкуренции

Согласно отчету «ВЭБ-лизинга» за первое полугодие 2020 года, объем чистых инвестиций компании в лизинг до вычета резервов составил 189,5 млрд руб., из которых 52% приходится на лизингополучателей из авиаотрасли и около 10% – на клиентов, занимающихся железнодорожными перевозками. По профилю деятельности клиенты «ВЭБ-лизинга» и ГТЛК схожи, а зачастую пересекаются, поэтому для ГТЛК такая консолидация приведет не только к росту концентрации кредитных рисков на клиентах, но и к усилению позиций как крупного кредитора и игрока в корпоративных сегментах, замечает Коршунов.

Для рынка и клиентов важно, чтобы была здоровая конкуренция, в том числе равный доступ к мерам государственной поддержки через лизинг, отмечает гендиректор «ВТБ Лизинг», председатель совета НП «Лизинговый союз» Дмитрий Ивантер. Не хотелось бы видеть, что следствием этого слияния [ГТЛК и активов «ВЭБ-лизинга»] станут дальнейшие государственные преференции для объединенной компании, которые уже сейчас есть у ГТЛК, добавляет он. Например, постановление правительства «Об утверждении правил предоставления субсидий ГТЛК» предполагает возмещение компании потерь в доходах при предоставлении лизингополучателю скидки по договорам лизинга подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта. РБК направил запрос в **Минтранс**, курирующий логистическую компанию.

Прогноз на 2020 год

По итогам 2020 года произойдет первое за пять лет снижение объемов лизингового рынка в связи с пандемией и кризисом на нефтяном рынке, прогнозируют аналитики «Эксперт РА». За первое полугодие лизинговый портфель российских лизингодателей сократился на 2%, до 4,8 трлн руб. В соответствии с умеренно негативным прогнозом «Эксперт РА» к концу 2020 года объемы авиационного лизинга уменьшатся на 25%, а железнодорожного – на 40%.

<https://www.rbc.ru/business/04/12/2020/5fca270d9a79477194fdacec>

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ПЕРЕВОЩИКОВА; 2020.12.7; ПО ПЯТЬ НА РАБОТУ: РАЗВИТИЕ ОТСТАЮЩИХ РЕГИОНОВ ОБОЙДЕТСЯ В 50 МЛРД; ДЕНЬГИ НАПРАВЯТ НА ЗАМЕНУ ЛИФТОВ, МОДЕРНИЗАЦИЮ ЖКХ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

На индивидуальные программы развития десяти отстающих регионов из госбюджета до 2024 года выделят по 5 млрд рублей, сообщил «Известиям» **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**. Всего на их финансирование рассчитано 50 млрд. После оценки эффективности программ их действие могут распространить и на другие субъекты с низким уровнем развития, сказали «Известиям» в Минстрое. По линии министерства – на

замену лифтов, обновление изношенной жилищно-коммунальной инфраструктуры и другие меры, на шесть из десяти регионов в 2020–2022 годах выделят 5,2 млрд рублей. Предусмотренных средств на полную модернизацию ЖКХ там не хватит, но позволит устранить самые острые проблемы, считают эксперты.

Линейные планы

В 2020 году правительство утвердило индивидуальные программы развития для десяти регионов с низким уровнем социально-экономического развития (ИП СЭР). Они рассчитаны на пять лет, на их реализацию из федерального бюджета выделят 50 млрд рублей – по 5 млрд на каждую, рассказал «Известиям» **вице-премьер Марат Хуснуллин**. Мониторинг, координацию работы и методологическую поддержку по всем программам проводит Минэкономразвития. В список отстающих регионов попали Алтай, Карелия, Тыва, Адыгея, Марий Эл, Алтайский край, Чувашия, Калмыкия, Курганская и Псковская области.

– Эти субъекты заняли самые слабые позиции в рейтинге МЭР из четырех показателей: среднедушевые доходы жителей региона, доля населения с доходами ниже прожиточного минимума, безработица и инвестиции в основной капитал, – уточнили в Минстрое.

Основная часть мероприятий программ направлена на ускорение темпов развития экономики, поддержку малого и среднего бизнеса, стимулирование инвестиций и повышение качества жизни населения, сообщили «Известиям» в Минэкономразвития.

Оценка эффективности реализации проектов «в дальнейшем позволит говорить о возможности реализации ИП СЭР в других регионах с низким или ухудшающимся уровнем социально-экономического развития», сказали «Известиям» в Минстрое. После 2024-го программы планируется продлить еще на три года с финансированием также в 50 млрд рублей, добавили в ведомстве.

По линии Минстроя в 2020–2022 годах из госбюджета будет выделено 5,2 млрд рублей. На эти средства в шести регионах планируется модернизировать жилищно-коммунальные сети, поменять вышедшие из срока годности лифты, построить новые дороги и другие мероприятия. Речь идет о республиках Калмыкия, Марий Эл и Чувашия, Алтайском крае, Курганской и Псковской областях.

– По шести регионам Минстрой отвечает за реализацию профильных задач в рамках их индивидуальных программ, – отметили в ведомстве.

Есть субъекты, над которыми взяли шефство другие ведомства. В частности, МЭР курирует республики Тыва, Алтай и Карелия. Также ведомство является ответственным исполнителем части мероприятий в Чувашии и Калмыкии, Алтайском крае, Псковской и Курганской областях. До конца 2020 года Минэкономразвития направит более 6,2 млрд рублей в эти регионы, рассказали в министерстве.

Минпромторг курирует Республику Чувашия и Псковскую область, сказал «Известиям» заместитель главы министерства Алексей Беспрозванных. Минсельхоз курирует Республику Адыгея, сообщили в ведомстве.

Стройка будущего

По линии Минстроя Калмыкия до 2022 года получит 1,7 млрд рублей. На эти средства в регионе планируют заменить лифты и создать парк техники ЖКХ. Также деньги используют на образование, здравоохранение и водоснабжение, сообщили в ведомстве.

Алтайский край получит 928,2 млн рублей на строительство инженерной и дорожной инфраструктуры, а также школы в Барнауле. В Псковскую область направят 300 млн рублей, на них планируется создать инженерную инфраструктуру для строительства жилья.

В Чувашской Республике 550 млн рублей будут израсходованы на субсидирование ипотеки, а также инженерную инфраструктуру для новостроек. В Курганской области 500 млн рублей пойдут на строительство автомобильных дорог, инженерную инфраструктуру, создание очистных сооружений.

Республика Марий Эл до 2022 года получит более 1,8 млрд рублей на модернизацию инфраструктуры ЖКХ, создание инженерной инфраструктуры для жилищного строительства, возведение роддома и корпуса для Республиканской ветеринарной лаборатории.

Помощь этим регионам направлена прежде всего на обновление аварийных элементов, отметил сопредседатель комитета «Деловой России» по строительству Михаил Викторов. Сумма в 5 млрд небольшая. Потребности отрасликратно больше, и ситуация в большинстве регионов, связанная с изношенностью жилого фонда, такова, что отдельными уколами денежных инъекций проблему полностью не решить, высказал мнение эксперт.

В этих регионах из-за низких доходов населения тарифы на ЖКУ установлены минимальные – в субъектах нет средств на ремонт и замену аварийных участков, подчеркнула директор ассоциации НП «Национальный жилищный конгресс» Татьяна Вепрецкая.

– Безусловно, нужно помочь регионам, где в фондах ЖКХ катастрофически не хватает средств. Деньги пойдут на самые проблемные участки, степень износа которых превышает 60%, – сказал «Известиям» первый зампред комитета ГД по жилищной политике и ЖКХ Сергей Пахомов.

Точечный подход

В каждом регионе есть свои болевые точки, на которые следует обращать внимание в первую очередь. Поэтому индивидуальные программы развития субъектов должны быть эффективны, считает директор департамента по развитию Судебно-экспертной палаты России Оксана Волошина.

– Такой подход нужно было бы начать использовать еще 15–20 лет назад. Теперь участвующие в программах регионы будут быстрее и лучше справляться с проблемами, – высказала мнение эксперт.

В Республике Тыва благодаря госфинансированию ожидают развития частных производств, сообщили «Известиям» в администрации региона. В Республике Адыгея надеются создать благоприятные условия для развития туристического бизнеса, улучшения социальной сферы, рассказали там.

В Чувашии планируется создать 7 тыс. новых рабочих мест. К 2024 году это должно привести к росту доходов населения на 23,5%, снижению уровня бедности с 18,3 до 16,3%, безработицы – с 5 до 4,8%, сообщили «Известиям» в администрации субъекта.

В Алтайском крае на госсредства планируется в том числе провести докапитализацию институтов развития, создать привлекательные для инвестиций промышленные парки и технопарки, сказали в министерстве финансов региона. Стимулирование инвесторов запланировано и в Карелии – там им будут выплачивать субсидии, рассказал «Известиям» министр экономического развития и промышленности республики Олег Ермолаев.

В Марий Эл на индивидуальную программу развития до 2024-го запланировано направить 12,3 млрд рублей, из которых из федерального бюджета – 5 млрд, республиканского – 50,4 млн, внебюджетных средств – 7,2 млрд рублей, сообщили в администрации субъекта.

«Известия» также направили запросы в остальные участвующие ИП СЭР регионы.

В числе основных мероприятий по линии Минпромторга запланировано создание в Псковской области инженерной инфраструктуры для ОЭЗ «Моглино-2», где синтезируют искусственные алмазы, рассказал Алексей Беспрозванных.

<https://iz.ru/1095925/mariia-perevoshchikova/po-piat-na-rabotu-razvitie-otstaiushchikh-regionov-oboidetsia-v-50-mlrd>

ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2020.12.7; РЖД УЖЕСТОЧАЕТ ПРЕДРЕЙСОВЫЙ КОНТРОЛЬ; ЗАКУПЛЕНА СИСТЕМА ДИАГНОСТИКИ, ПРОГНОЗИРУЮЩАЯ ИНФАРКТЫ

РЖД будет проводить более детализированный предрейсовый осмотр локомотивного состава. Для этого в систему АСПО-С (автоматизированная система предрейсового осмотра с возможностью самотестирования) внедряется два новых индекса: RPI и IPI. Первый позволит с наибольшей точностью выявлять людей из групп риска сердечно-сосудистых событий. Второй поможет распознать заболевания респираторно-вирусного спектра до появления явных симптомов. Модернизированная система устанавливается на Московской, Юго-Восточной, Северо-Кавказской, Горьковской и Октябрьской железных дорогах уже в этом году.

Обновленная АСПО-С, закупленная РЖД у компании «Системные технологии» за 420 млн руб., измеряет более 40 параметров состояния здоровья человека: от сердечного ритма и формы пульсовой волны до фокуса внимания. Система ускоряет проведение осмотра до 90 секунд, относительно ручного метода это в 1,5–2 раза быстрее за счет добавления терминалов самотестирования, которые дают возможность самим машинистам проводить измерения при полноценном контроле процесса со стороны медработника, отмечают создатели системы. Если раньше врач присутствовал на медосмотре, помогая закрепить датчики и снять показания, то сейчас он может контролировать процесс дистанционно.

Устройство, дополненное новыми индексами, – это компактная установка весом около 3 кг и габаритами 30 на 20 см.

Работник приходит на осмотр и идентифицируется в системе. Далее он надевает на себя датчик пульса и манжету. Фельдшер контролирует процесс по видеосвязи – если все прикреплено верно, он запускает осмотр, рассказывает исполнительный директор «Системных технологий» Максим Рюхин. Во время осмотра медработник следит за тем, чтобы использование тонометра, пирометра для измерения температуры и алкометра было корректным. В итоге на мониторе у фельдшера отображаются показатели, на основании которых он принимает решение о допуске или недопуске на рейс работника локомотивной бригады. Если все в пределах нормы, система сигнализирует зеленым цветом. Если какой-то из параметров вне индивидуальной нормы, появляется красный сигнал, дающий основания для более детального тестирования. Основными показателями, которыми руководствуется фельдшер при принятии решения, являются гемодинамика (циркуляция крови) и алкометрия, объясняет Рюхин.

В пресс-службе РЖД информацию о внедрении обновленной системы подтвердили.

Человеческий фактор является причиной более 90% аварий на железных дорогах. Мониторинг при помощи АСПО-С позволит выявить проблему заранее и сохранить жизнь не только машинистам, но и множеству людей, пользующихся железнодорожным транспортом, рассказывает Рюхин. Пандемия коронавируса показала значимость телемедицинских технологий. Их развитие ведет к тому, что в ближайшем будущем медосмотр без контакта с врачом будет проходить с минимумом ущерба результату мониторинга состояния человека, уверен он.

У телемедицины большие перспективы в транспорте и промышленности, считает сооснователь соцсети «Доктор на работе» Илья Куприянов: «Возможность автоматизации и проведение удаленных учетов решает две задачи: экономии на самом процессе, когда контроль обеспечивается меньшим количеством врачебного состава, а также замены существующего сейчас разового контроля на систематический в процессе работы».

Важно, что по всем тем данным, которые будет снимать автоматика, будет ниже риск ошибки как таковой. Техника реже ошибается и с техникой сложнее договориться, заключает Куприянов.

Система регулярных телемедицинских осмотров может быть эффективна как в транспортной системе, так и в промышленности, отмечает Анна Мещерякова, гендиректор компании «Платформа «Третье мнение» (разрабатывает алгоритмы искусственного интеллекта для медицины). Современные технологии, например носимые датчики контроля показателей здоровья, позволяют в режиме онлайн отслеживать информацию о состоянии сотрудника, вовремя увидеть отклонение от нормы и пригласить человека на очный осмотр, рассуждает Мещерякова: «Такая система онлайн-мониторинга водителя общественного транспорта позволит отследить признаки недомогания, снизить риск возникновения критичных для безопасности пассажиров ситуаций».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/12/06/849741-rzhd-uzhestochaet>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.7; ПОЛНЫЕ ТАНКЕРЫ СУБСИДИЙ; ЗАКАЗЫ «РОСНЕФТИ» НА «ЗВЕЗДЕ» МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ГОСПОДДЕРЖКУ

Как выяснил “Ъ”, новые субсидии для крупнотоннажного судостроения могут получить прежде всего заказы верфи «Звезда». Речь идет о нефтяных танкерах Aframax, танкерах в арктическом исполнении и арктических нефтетанкерах-челноках – их основным заказчиком выступает «Роснефть». Общий размер субсидии может составить 1,8 млрд руб. в 2021–2023 годах, но Минпромторг еще проводит сбор заявок от компаний. Получить субсидии смогут суда дедвейтом от 25 тыс. тонн, которые будут ходить под флагом РФ.

Как стало известно “Ъ”, Минпромторг подготовил правила предоставления субсидии на строительство крупнотоннажных судов, о которой “Ъ” писал 23 ноября. Речь идет о компенсации двух третей затрат на уплату процентов по банковским кредитам и лизингу. Претендовать на получение субсидии могут заказчики судов дедвейтом от 25 тыс. тонн. Договоры по кредитам и лизингу должны быть заключены в 2018–2023 годах, однако эти сроки могут быть продлены. Выплата субсидии произойдет после того, как судно будет сдано и поставлено под флаг РФ.

Минпромторг оценивает потребность в субсидии на основании запросов заказчиков в 42 млн руб. в 2021 году, 240 млн руб. в 2022 году и 1,5 млрд руб. в 2023 году. В правилах указано, что на субсидии не могут претендовать те заказчики, которые уже получают бюджетное финансирование на строительство своих судов. Следовательно, крупнейший в РФ заказ на крупнотоннажные суда, размещенный на дальневосточной верфи «Звезда», – на 15 СПГ-газовозов и три танкеров-продуктовоза – в периметр субсидий не войдет. Государство выделит «Звезде» более 30 млрд руб., чтобы нивелировать разницу в стоимости строительства этих судов по сравнению с Южной Кореей (см. “Ъ” от 12 декабря 2019 года).

Однако «Звезда» строит и другие крупнотоннажные суда (всего более 60 штук), заказчиками которых выступают «Роснефтефлот» и сама «Роснефть», «Совкомфлот», «Газпром». Собеседники “Ъ” не исключали, что субсидия может быть актуальна для строительства флота под проект «Восток Ойл», для которого потребуется порядка 50 нефтяных танкеров-челноков усиленного ледового класса. Так, в Минпромторге сообщили “Ъ”, что заинтересованность в предоставлении субсидии проявлена в отношении строительства серии танкеров класса Aframax дедвейтом 114 тыс. тонн. На «Звезде» строится 12 таких судов для «Роснефтефлота» и «Совкомфлота». Также, отметили в Минпромторге, речь может идти об арктическом танкере-челноке дедвейтом 69 тыс. тонн (заказчик «Роснефтефлот») и серии арктических танкеров-челноков дедвейтом 120 тыс. тонн («Роснефть»).

Сейчас субсидии на уплату процентов по кредитам и лизингу уже действуют по 383-му постановлению. Но с 2020 года Минпромторг решил ограничить стоимость

субсидируемых судов 1,5 млрд руб., поскольку прежде один крупный заказчик с дорогим судном мог выбрать фактически все заложенные в бюджете средства на данную меру поддержки. Вместе с тем собеседники “Ъ” отмечают, что с учетом обозначенных параметров у заказчиков флота дедевейтом 10 тыс. тонн возможность получить эту субсидии отсутствует – они слишком большие для 383-го постановления и слишком маленькие для крупнотоннажного. Кроме того, некоторые собеседники “Ъ” считают, что в качестве критерия нужно брать не дедевейт (масса полезного груза, перевозимого судном, – топлива, масла, технической и питьевой воды, пассажиров с багажом, экипажа и продовольствия), а водоизмещение (общее количество воды, вытесняемое погруженной в воду частью судна). Так, ледоколы имеют сравнительно небольшой дедевейт и значительное водоизмещение. К примеру, дедевейт самого большого в мире атомного ледокола «Арктика» мощностью 60 МВт лишь порядка 7 тыс. тонн, а водоизмещение – 33,5 тыс. тонн.

Однако глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров полагает, что использование именно дедевейта как критерия фокусирует господдержку на транспортных судах, тогда как в отношении судов, которые и так строятся на государственные деньги (например, ледоколов), применение такого механизма субсидий выглядит неоднозначным. Разделение по дедевейту на две группы – до 10 тыс. тонн и более 25 тыс. тонн обеспечивает более эффективное использование средств в двух ключевых сегментах: речных судов и судов класс «река–море», а также крупнотоннажного флота. Для рыболовецких судов необходима отдельная программа, полагает аналитик.

<https://www.kommersant.ru/doc/4603121>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; МАРИЯ КУЗНЕЦОВА; 2020.12.7; ДВИГАТЕЛЬ АРКТИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

Устойчивое развитие арктической зоны РФ невозможно без надежного перемещения по ее территории людей и грузов. При этом вертолетный транспорт является фактически единственным способом добраться до места назначения из-за практически полного отсутствия транспортной инфраструктуры. На первый план выходит безотказная работа вертолетных двигателей, которые должны обладать уникальными характеристиками для полетов в сложных климатических условиях.

Уникальные характеристики

Вертолетный транспорт в арктической зоне РФ (АЗРФ) удобен тем, что не требует аэродромов и взлетно-посадочных полос, поскольку может садиться и взлетать практически в любом месте. «Без вертолетного транспорта невозможны геологоразведка, добыча углеводородов, проводка судов по Северному морскому пути. Актуальными также остаются оперативная медицинская помощь населению и реагирование на чрезвычайные ситуации, а среди перспективных направлений – арктический туризм», – говорит Сергей Аплонов, профессор, директор Научно-исследовательского центра Арктики Санкт-Петербургского государственного университета.

Единственным предприятием в России, осуществляющим разработку и производство вертолетных газотурбинных двигателей, является АО «ОДК-Климов» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию госкорпорации «Ростех»). По информации холдинга «Вертолеты России», сейчас на отечественных вертолетах используются следующие типы двигателей разработки АО «ОДК-Климов»: ГТД-350 для Ми-2, ТВ2–117 для Ми-8Т, ТВ3–117 и двигатели семейства ВК-2500 для Ми-8МТВ(АМТ), Ми-171А2, Ми-24 (Ми-35), Ми-28, Ка-52, Ка-27, Ка-32 и их модификаций, ТВ7–117В для вертолета Ми-38 и его модификаций. Всего на предприятии выпускается примерно 300 двигателей в год, наибольшую долю выпуска составляют двигатели семейства ВК-2500. Вертолетные двигатели ВК-2500ПС-03 и ТВ7–117В, изготавливаемые «ОДК Климов» в

интересах АЗРФ, обладают уникальными характеристиками для работы в сложных климатических условиях.

«Наиболее положительные отзывы в эксплуатации имеет двигатель ТВЗ–117 (и его новая модель – семейство ВК-2500). По данным ФГУП «ГосНИИ ГА», наработка на отказ у ТВЗ–117 – наибольшая в мировой практике, что свидетельствует о высоком качестве и надежности данной силовой установки», – отмечают в «Вертолетах России». Так, за последние десять лет зафиксировано всего около 400 авиационных инцидентов, связанных с двигателями типа ТВЗ–117 или ВК-2500 и только в 1–2% случаев причиной стала неисправность двигателя.

«Держава может считать себя по-настоящему авиационной только тогда, когда ее предприятия выпускают авиационные двигатели, которые являются одними из наиболее сложных технических изделий», – говорит Виталий Петров, ведущий специалист авиакомпания «Конверс Авиа». По его словам, вертолетные двигатели ТВЗ–117 «имеют запас прочности и надежности, они прекрасно зарекомендовали себя при экстремальной эксплуатации в пустынях, горах, в Арктике и Антарктике». Заслуженный пилот России Вадим Базыкин отмечает, что, работая в экстремальных условиях, вынужден был «быстро привыкнуть к надежности этих двигателей» (ТВЗ–117), которые продолжают «постоянно совершенствоваться и доводить до ума».

Конструкция двигателя ВК-2500ПС-03 предусматривает возможность эксплуатации в любом климатическом районе, включая морской, тропический и холодный климаты, при воздействии тумана и морской воды. «Работоспособность двигателя обеспечивается в диапазоне эксплуатационных температур наружного воздуха от –50°С до +60°С. Устойчивая работа двигателей ВК-2500ПС-03 обеспечивается до высоты 6000 м. Такие характеристики двигателя позволяют вертолету выполнять сложнейшие операции в регионах с суровым климатом», – объясняют в «ОДК-Климов».

В компании «ЮТэйр-Инжиниринг», эксплуатировавшей вертолеты Ми-8АМТ с двигателями ТВЗ–117ВМ по обслуживанию дрейфующей станции «Барнео» на Северном полюсе в 2018 году, положительно характеризуют продукцию АО «ОДК-Климов», добавив, что замечаний к их работе не возникало.

Эксплуатация двигателей ТВ7–117В возможна в диапазоне температур наружного воздуха от –60°С до +50°С, также подтверждена работоспособность двигателей в условиях попадания посторонних предметов (птиц, града). В конце 2019 года АО «ОДК-Климов» получило очередное одобрение главного изменения (ОГИ) вертолетного двигателя ТВ7–117В, подтверждающее возможность работы в условиях обледенения, что значительно расширяет возможности эксплуатации вертолетов с установленными на них двигателями ТВ7–117В.

Экстремальные температуры

Эксплуатация авиационной техники в арктической зоне имеет ряд существенных отличий от ее эксплуатации во многих других регионах. Среди них – запуск двигателя при низких температурах, возможность попадания льда, снега и града в двигатель, а также коррозионное воздействие морского климата. «Естественно, что все материалы, которые используются в конструкции вертолета, должны сохранять свои рабочие характеристики в тех условиях, в которых эксплуатируется техника», – говорит Олег Пантелеев, исполнительный директор отраслевого агентства «АвиаПорт».

Для устранения негативных факторов используется целый ряд способов, позволяющих безопасно эксплуатировать вертолетные двигатели в Арктике. «В частности, производится подогрев двигателя перед запуском от наземной установки, а в случае автономного базирования вертолет оснащается системой подогрева – например, от вспомогательной силовой установки», – объясняют в «Вертолетах России». Во избежание повреждения лопаток двигателя на них наносится специальное защитное покрытие, а на вход

устанавливаются защитные устройства с обеспечением их подогрева в условиях обледенения, добавляют в вертолетостроительном холдинге.

Для выполнения полетов в условиях обледенения обязательным условием с точки зрения авиационных правил является проведение сертификационных испытаний авиационной техники. «Традиционно авиатехника испытывается в Якутии, на «полюсе холода», чтобы подтвердить работоспособность при низких температурах», – говорит господин Пантелеев. Так, в начале 2019 года двигатели ТВ7–117В помогли новому вертолету Ми-38 успешно пройти испытания в условиях экстремально низких температур на базе аэропорта «Мирный» и площадке «Накын» в Якутии. «На Ми-38 было выполнено 57 полетов и 18 наземных опробований силовой установки, также в ходе испытаний была подтверждена работоспособность всех систем и агрегатов интегрированного бортового комплекса и аварийно-спасательного оборудования после выхолаживания вертолета», – заявляют в «ОДК-Климов».

Собеседник ВГ, осуществляющий полеты в Якутии на вертолетах с двигателями ТВ3–117, отметил, что при должном обслуживании «сносу им практически нет». «Когда до ближайших аэродромов не менее 500 км, внизу тайга и приземлиться не представляется возможным, то вопрос надежности двигателей стоит максимально остро», – говорит он, добавляя, что в зависимости от загрузки на небольшие расстояния можно дотянуть и на одном двигателе, совершив необходимые маневры при выборе места посадки.

Сжатые сроки

На протяжении всего жизненного цикла двигателя он должен регулярно проходить сервисное обслуживание. Предприятие, как разработчик и производитель двигателей, обладает не только уникальными компетенциями, позволяющими проводить максимально качественный ремонт, но и расширяет географию сервисной поддержки эксплуатантов, создавая центры интегрированной логистической поддержки. Оперативность и клиентоориентированность – главные принципы работы подобных центров.

«В 2018 году всего десять дней понадобилось специалистам Центра среднего ремонта двигателей АО «ОДК-Климов» и АО «ЮТэйр-Инжиниринг», чтобы устранить значительные повреждения двух двигателей ТВ3–117ВМ вертолета Ми-8АМТ. Выход из строя двигателей был вызван попаданием посторонних предметов в проточную часть», – рассказывают в «ЮТэйр-Инжиниринге». Вертолет принадлежит ведущему оператору медицинских вертолетов в России Helimed («Русские вертолетные системы»), базируется в Томской области и обеспечивает оказание своевременной медицинской помощи жителям региона. «Выход из строя силовой установки вертолета мог стать причиной отмены важных и срочных рейсов, поэтому ремонт требовалось провести в максимально сжатые сроки», – объясняют в «ЮТэйр-Инжиниринге».

По словам Александра Ватагина, исполнительного директора АО «ОДК-Климов», если стратегия развития аэропортовой инфраструктуры и малой авиации в российской части Арктики будет принята и начнет претворяться в жизнь, наши двигатели для самолета местных авиалиний также пригодятся. «Новейший двигатель ТВ7–117СТ-01 для пассажирского самолета Ил-114–300 будет сертифицирован не позже начала 2022 года», – добавил он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4602854>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2020.12.7; КАТАСТРОФУ SUPERJET ПРЕДЪЯВИЛИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ; РОДСТВЕННИКИ ПОГИБШИХ ТРЕБУЮТ КОМПЕНСАЦИИ ОТ КОМПАНИЙ, СОЗДАВШИХ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ САМОЛЕТА

Как стало известно “Ъ”, родственники жертв крушения лайнера Superjet 100, происшедшего в аэропорту Шереметьево 5 мая прошлого года и унесшего жизни 41 человека, обратились с исками о компенсации морального вреда и материального ущерба

в суд Парижа (Tribunal Judiciaire de Paris). Ответчиками по нему являются семь иностранных компаний, производивших «начинку» самолета, а также «Аэрофлот» как эксплуатант воздушного судна. Как считают представители истцов, Superjet 100 не соответствовал нормам летной годности по молниезащите и именно поэтому, получив электрический разряд во время полета, не смог успешно совершить аварийную посадку. Отметим, что МАК своих выводов о причинах трагедии еще не опубликовал, а в суде подмосковных Химок уже идет процесс над пилотом Superjet 100, которого СКР обвинил в неправильных действиях в нештатной ситуации. В суде защита летчика говорит о недостатках шасси самолета, приведших, по мнению адвокатов, к возгоранию топлива, производитель которого также находится в списке ответчиков в Парижском суде.

По данным “Ъ”, иск подан Tribunal Judiciaire de Paris от имени родственников 15 погибших пассажиров, а соответствующие судебные повестки уже вручены компаниям, которые названы в списке ответчиков. Среди них семь иностранных (пять французских, немецкая и американская): Leach International Europe, Liebherr-Aerospace Toulouse SAS, Safran Landing Systems, Thales Avionics Lcd SAS, PowerJet, Safran, выступающая на правах компании L'Equipement et la Construction Electrique (ECE), а также Curtiss-Wright Corp. Дело в том, что разбившийся и сгоревший в мае прошлого года при аварийной посадке в Шереметьево Sukhoi Superjet 100–95В хоть и был построен на заводе в Комсомольске-на-Амуре, но значительная часть установленного на нем оборудования была произведена указанными фирмами. Еще одним ответчиком заявлен «Аэрофлот».

Как считает российский адвокат родных жертв трагедии Михаил Загайнов, у авиакомпании как владельца воздушного судна есть своя доля ответственности.

«Авиакомпания по обязательствам вследствие причинения вреда обязана возместить родственникам погибших пассажиров причиненный моральный и материальный ущерб, и поэтому мы решили объединить в одном исковом заявлении наши претензии как к производителям комплектующих лайнера, так и к «Аэрофлоту», – заявил господин Загайнов. Его коллега юрист Давид Кухалашвили уточнил, что работа над подготовкой иска была очень тщательной и заняла более года. По его словам, они «обозначили много факторов, которые привели к трагедии 5 мая 2019 года», и получили заключение видного российского эксперта в области авиационной безопасности – бывшего пилота-инструктора гражданской авиации.

Нужно отметить, что на официальные источники при определении возможных причин трагедии опираться пока нельзя, так как МАК на данный момент озвучил лишь предварительный отчет о расследовании, который подтвердил факт попадания во время полета в направлявшийся из Москвы в Мурманск Superjet 100 молнии, приведшей к выходу из строя части оборудования. Напомним также, что СКР обвинил в гибели 41 человека и ранении десятков других командира экипажа разбившегося самолета Дениса Евдокимова. Ему было предъявлено обвинение в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшем по неосторожности смерть двух и более лиц (ч. 3 ст. 263 УК РФ). По версии Московского межрегионального следственного управления на транспорте СКР, капитан воздушного судна действовал неверно в нештатной ситуации, заходя на посадку с высокой скоростью. Из-за этого, по материалам дела, подломились стойки шасси, пробившие топливные баки, после чего начался пожар. Дело направили в Химкинский суд Московской области для рассмотрения по существу, однако на днях, как сообщал “Ъ”, слушания пришлось начать сначала из-за смены состава суда.

Как заявили “Ъ” представители истцов в Парижском суде, «в результате проведенного исследования было выявлено, что причиной катастрофы стало несоответствие самолета нормам летной годности по молниезащите».

А это, как отмечено в иске со ссылками на данные расшифровки полета и мнение эксперта, привело к многочисленным последствиям: отказу в работе УКВ радиостанций,

нештатному переходу в минимальный режим управления самолетом (direct mode), сбоям в работе двигателей и т. д. Кроме того, как отметил Михаил Загайнов, при аварии не произошло «опережающего разрушения основных стоек шасси при превышении перегрузки при посадке самолета из-за неправильной работы слабых элементов, а именно штифтов в конструкции основных опор шасси (стойки шасси должны были срезаться и отделиться от самолета, не причинив вреда другому оборудованию.– “Ъ”), что привело к разрушению кессонов топливных баков и, как следствие, вытеканию из них большого количества топлива с последующим возгоранием».

По его словам, эти факторы и стали одной из основных причин катастрофы – несоответствие нормам летной годности самолета привело к тому, что были повреждены его системы и оборудование, через которые прошел разряд атмосферного электричества.

«В связи с тем, что авиакатастрофа самолета была вызвана выходом из строя большого количества оборудования, мы и решили привлечь к ответственности производителей этих комплектующих, так как они по закону несут ответственность за качество произведенной продукции. В частности, по французскому законодательству «производитель несет ответственность за ущерб, причиненный дефектом его продукта, независимо от того, состоял ли он в договорных отношениях с потерпевшими»», – сообщил Давид Кухалашвили. Он отметил, что для его коллег это не первый процесс во французском суде по внутрироссийской авиакатастрофе. В 2013 году в Тулузе был подан иск по делу об авиакатастрофе самолета ATR-72 в Тюмени против франко-итальянской компании-производителя, а также российской Utair как перевозчика в качестве соответчика. Как рассказывал “Ъ”, кассационный суд Франции посчитал возможным рассматривать иск на территории республики. «Поэтому мы, обладая обширными знаниями, компетенцией и успешной практикой в подобных делах, в том числе во французской юрисдикции, уверены в успехе», – заявили “Ъ” адвокаты жертв катастрофы в Шереметьево, отметив, что наличие решения по прошлому иску, обязательного для всей французской судебной системы, позволит и в данном случае сразу начать рассмотрение дела по существу. При этом о суммах требуемых компенсаций юристы предпочитают пока не говорить.

Цифры уточнятся во время судебного процесса, а мы можем только сказать, что они будут на порядок больше тех сумм, которые можно взыскать в российских судах по российскому законодательству по аналогичным искам», – заключили господа Загайнов и Кухалашвили.

Между тем на днях о направлении иностранным производителям оборудования Superjet досудебной претензии и подготовке судебного иска во Франции в интересах родственников жертв крушения лайнера заявил и российский адвокат Игорь Трунов. Его претензии также касаются выхода из строя оборудования лайнера, в том числе и проблем с шасси. Кстати, о технических недоработках и системных недочетах лайнера, связанных с пробитием шасси при ударе топливных баков, говорят в Химкинском суде и адвокаты Дениса Евдокимова. При этом отмечается, что в 2018 году при посадке Superjet 100 в Якутске по такой же причине уже происходил разлив топлива, но трагедии тогда удалось, согласно выводам специалистов, избежать благодаря счастливой случайности – льду на ВПП и сильному морозу.

В «Аэрофлоте» ситуацию с поданным к компании иском комментировать “Ъ” не стали.

https://www.kommersant.ru/doc/4603196?from=main_1#id1743216

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.12.7; ГРАФИК ПОСТАВОК SUPERJET С НОВА БУДЕТ СОРВАН; ВМЕСТО 22 САМОЛЕТОВ В 2020 ГОДУ ПОСТАВЯТ МАКСИМУМ 16

Три самолета не успеют поставить в этом году «Аэрофлоту» и еще три – Red Wings, говорят два источника, близких к ОАК, и подтверждают два сотрудника авиакомпаний.

По словам источника «Ведомостей», близкого к ОАК, задержка в поставках Sukhoi SuperJet произошла из-за медлительности «Региональных самолетов», компании-производителя SSJ100 (филиал «Иркут», холдинга ОАК) и сокращений штатов. Осенью «Ведомости» писали о сокращениях штатов в «Региональных самолетах» на 15–30% от общей численности.

«У производителя скопилось 59 SSJ, значительная часть находилась в высокой степени готовности, но для поставок эксплуатантам они не были готовы. Им нужна конечная доукомплектация, тестовые полеты. Эти процессы затянулись», – объясняет источник. Другой источник в ОАК говорит, что сами авиакомпании скорректировали графики поставок из-за закрытия многих направлений и резкого снижения пассажиропотока.

Представитель «Иркут» уточнил, что планы действительно скорректировались из-за пандемии. «Самолеты SSJ100, запланированные к поставкам в текущем году, укомплектованы и технически готовы к передаче. Передача будет происходить по мере оформления документов между всеми участниками сделки: финансовыми и лизинговыми структурами, производителем и эксплуатантами. Мы заинтересованы в поставке максимального количества самолетов до конца года», – сообщил «Ведомостям» представитель ОАК.

Всего, по подсчетам «Ведомостей», в 2020 г. была запланирована поставка эксплуатантам 22 лайнеров SSJ100. Пять машин уже получил «Аэрофлот», три – Red Wings. Еще два самолета заказала компания «Азимут», крупнейший перевозчик юга России (одно судно поставлено в начале ноября, приемка второго завершится до конца года).

В июле тогдашний гендиректор «Аэрофлота» **Виталий Савельев** говорил, что группа в этом году получит еще восемь SSJ100. Пять в декабре пойдут в парк самого «Аэрофлота» по контракту с «ПСБ лизингом» («дочка» Промсвязьбанка). Еще три хочет получить авиакомпания «Россия», которая сейчас ищет лизингодателя. Но заявок на участие в тендере на поставку пока нет, знают два источника «Ведомостей». Поставка этих самолетов точно переносится на следующий год, подтверждает третий собеседник газеты. «Ведомости» направили запрос в группу «Аэрофлот».

Гендиректор Red Wings Евгений Ключарев в ноябре на форуме «Транспортная неделя – 2020» заявлял, что парк авиакомпании увеличится до семи «Суперджетов» в 2020 г. Но до конца года перевозчик получит еще только один SuperJet в добавление к трем уже в эксплуатации, говорит один из собеседников.

Сейчас компания осуществляет разлет по девяти региональным маршрутам из хаба в Екатеринбурге и имеющихся самолетов на программу достаточно, говорит он. «С начала следующего года запланирован рост маршрутной сети. Поэтому планы расширения флота SSJ100 сохраняются», – сказал представитель авиакомпании.

«Сегодня любые задержки поставок самолетов идут во благо авиакомпаниям ввиду кризисной ситуации в отрасли и закрытых направлений. Перевозчики и так ведут переговоры с лизингодателями о переносе лизинговых выплат и поставок. Это достаточно сложный процесс. Поэтому, если такая ситуация возникла сама, это прекрасно. Здесь можно пожалеть только авиапроизводителей», – считает аналитик «Атона» Михаил Ганелин.

SSJ100 эксплуатируются авиакомпаниями с 2011 г., в 2011–2019 гг. им было поставлено 168 лайнеров – в среднем по 19 в год. Лучшим стал 2017 год, когда было поставлено 30 судов. За прошлый год было произведено лишь 18 SuperJet и только пять переданы в авиакомпании (хотя планировалось поставить как минимум 15 самолетов) – рекордно низкое число с момента начала поставок в 2011 г. В последние годы спрос на эти лайнеры падал, потому что производитель так и не наладил систему поставки запасных частей, из-за этого самолеты летают слишком мало и ждут ремонта слишком долго.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/12/06/849739-grafik-postavok>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.12.7; НИЖЕ ПЛАНКА: В РОССИИ ХОТЯТ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ СЕРТИФИКАЦИИ САМОЛЕТОВ; СОКРАЩЕНИЕ ТАКИХ РАСХОДОВ ПОЗВОЛИТ УДЕШЕВИТЬ ВСЬ ПРОЦЕСС СОЗДАНИЯ РОССИЙСКОЙ АВИАТЕХНИКИ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

В России хотят снизить стоимость сертификации новой авиатехники. В конечном счете это позволит сократить и итоговую стоимость разработки новых отечественных самолетов и вертолетов. **Росавиация** по просьбе «Ростеха» разрабатывает новую методику определения цены каждой операции по сертификации, рассказал «Известиям» глава госкорпорации **Сергей Чемезов**. Она должна позволить снизить тарифы почти вдвое – до уровня 2015 года, когда **Росавиация** еще не забрала полномочия по сертификации у МАК. Эксперты считают, что снизить расходы на сертификацию можно также при помощи внедрения математического моделирования, заменив им часть испытаний. Этот метод развит в авиапромышленности США.

Ценовой скачок

Росавиация по просьбе «Ростеха» разрабатывает методику определения цены на процедуры сертификации новой авиационной техники, рассказал глава госкорпорации **Сергей Чемезов**.

– Чтобы снизить стоимость сертификации, необходимо подготовить методику, с помощью которой можно определять стоимость работ. К сожалению, такой методики на данный момент нет. После ее создания обоснование цены станет прозрачным и понятным, – объяснил он.

После перехода полномочий по сертификации от МАК к **Росавиации** цена выросла почти в два раза, говорил **Сергей Чемезов** осенью на «Гидроавиасалоне» в Геленджике.

– Я могу подтвердить, что это так, что это касается не только малой авиации, но и вообще всей авиации и двигателей авиационных, конечно, сумма сертификации зашкаливает. Если сравнить с сертификацией, которую делал МАК, то, наверное, раза в два дороже стало, – говорил тогда глава госкорпорации.

Правительство России лишило сертификационных полномочий Авиационный регистр МАК (АР МАК) осенью 2015 года. Права передали Авиационному регистру Российской Федерации (АР РФ, входит в **Росавиацию**). АР МАК сертифицировал технику с 1991 года. Авиационный регистр проверяет самолеты, вертолеты, авиадвигатели и другое оборудование на соответствие критериям безопасности. По завершении процедур изделие получает сертификат типа, что означает разрешение на его эксплуатацию.

Сергей Чемезов полагает, что после создания методики цены удастся опустить до уровня, существовавшего до перехода сертификационных полномочий от МАК к **Росавиации**. По его словам, **Росавиация** берет на себя обязательства решить все спорные вопросы.

Снижение расходов на сертификацию позволит снизить стоимость всего цикла создания российской авиатехники. По словам источника «Известий» в авиапроме, до перехода полномочий к **Росавиации** доля расходов авиастроителей на сертификацию составляла около 3%. Назвать эту долю сегодня он затруднился.

Собеседник «Известий» пояснил, что стоимость сертификации в АР МАК и АР РФ действительно может отличаться в разы. Например, получение сертификата на авиадвигатель в АР МАК обходилось в 2–3 млн рублей, в **Росавиации** оно стоит около 5–10 млн рублей.

– Это только финальная стадия, после того как все документы уже сформированы, собраны и переданы в ведомство, без учета подготовительного этапа. Стоимость всего процесса сертификации может достигать нескольких сотен миллионов и даже полумиллиарда рублей в зависимости от конкретной модели мотора, – уточнил он.

Инструмент сдерживания

В **Росавиации** «Известиям» сказали, что не получали каких-либо официальных обращений от организаций – разработчиков авиационной техники по вопросу стоимости сертификационных работ.

Источник «Известий» в авиапроме утверждает, что АР РФ привлекает к отдельным работам сертификационные центры, на которые и приходится основное увеличение цены. По его словам, у АР МАК была методика, которая позволяла жестко регламентировать ценовые предложения таких сертификационных центров. Пока у **Росавиации** нет такой методики, нет и рычагов воздействия на контрагентов, говорит он.

В сертификационных центрах «Летная годность» и ФГУП «ЦАГИ» не ответили на вопросы «Известий».

В АР МАК «Известиям» рассказали, что в соответствии с межгосударственным соглашением о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства продолжают оказывать услуги по сертификации авиационной техники на территории СНГ. Работы проводятся в соответствии с авиационными правилами АП-21 и «Методикой определения стоимости и трудоемкости работ по сертификации», которые были согласованы с организациями авиапромышленности.

– Работы направлены на продвижение экспортно ориентированной продукции российского авиапрома в соответствии с имеющимися у МАК международными соглашениями в области летной годности с зарубежными авиавластями, – сказал «Известиям» представитель организации.

Другой источник издания в авиапроме объяснил, что сертификаты МАК нужны авиапроизводителям для продажи техники за рубеж. Заключенные МАК с зарубежными авиавластями двусторонние соглашения позволяют проводить ускоренную процедуру валидации изделий, сертифицированных МАК, с проведением только части испытаний. Международные соглашения **Росавиации** не позволяют самолетам и вертолетам, сертифицированным АР РФ, проходить ускоренную процедуру, что ведет к увеличению времени и стоимости сертификации за рубежом.

В **Росавиации** неоднократно выступали против сертификации производителей в АР МАК. Глава **Росавиации** **Александр Нерадько** в 2019 году в интервью «Коммерсанту» говорил, что нетерпимо относится к неисполнению правительственных решений и растрате федерального бюджета на получение нелегитимных «фантиков» от МАК в сфере сертификации.

По словам источников «Известий» в авиапроме, сегодня сертификацию в АР МАК проходит двигатель ПД-14, получивший сертификат АР РФ еще в 2018 году.

Экономия расчетным путем

Процесс сертификации самолетов предполагает проведение от 500–700 до 1,5 тыс. зачетных полетов продолжительностью в тысячи часов, в которых, как правило, задействовано несколько опытных образцов техники, рассказал **исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев**.

Снизить расходы на сертификацию можно, последовательно увеличивая долю испытаний при помощи математического моделирования, считает эксперт. Такие методы развиты в авиационной промышленности США и Европы, а в России нет соответствующей нормативной базы, уточнил он.

Возврат МАК полномочий по сертификации Олег Пантелеев считает маловероятным, так как выбор в пользу национального сертифицирующего органа в лице АР РФ сделан на уровне федерального правительства. При этом он не исключает привлечение АР МАК к работе авиапроизводителей для оказания консультационных услуг.

<https://iz.ru/1095961/german-kostrinskii/nizhe-planka-v-rossii-khotiat-snizit-stoimost-sertifikacii-samoletov>

РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ИЛЬЯ ДОРОНОВ; 2020.12.4; ФИЛЕВА ОБЪЯСНИЛА НЕЖЕЛАНИЕ S7 СТАНОВИТЬСЯ ЛОУКОСТЕРОМ

Россия – огромный рынок для лоукостеров, но S7 видит необходимость сохранения баланса между сервисом и качеством, поэтому не идет в этот сегмент, заявила в интервью РБК **председатель совета директоров S7 Airlines Татьяна Филева**

Председатель совета директоров S7 Airlines Татьяна Филева в интервью телеканалу РБК рассказала, что авиакомпания не планирует становиться лоукостером и переходить в низкобюджетный сегмент, несмотря на его быстрый рост.

Татьяна Филева – дочь основателей S7 Airlines Владислава и Наталии Филевой, S7 в апреле–октябре 2020 года лидировала в России по количеству перевезенных пассажиров.

«На нашем рынке все хотят стать lowcost-компаниями (с низкими затратами. – РБК), я бы назвала даже low fare компаниями (с низкими тарифами. – РБК). Мы туда не идем. Мы видим какой-то разумный баланс между сервисом и качеством для пассажиров, который на рынке нужен», – заявила Филева. По ее словам, российский рынок явно движется в сторону lowcost-сегмента. «И понятно почему – доходы населения не растут. Это правильная тенденция. Просто в данный момент мы не видим себя в ней», – объясняет она.

Участники рынка часто путают бизнес модели lowcost и low fare, считает Филева. По ее словам, предлагать низкие тарифы может каждый, для этого нужно снизить цену авиабилетов и работать себе в убыток. Но для того, чтобы достигать низких затрат, необходимо изначально строить компанию особенным образом. По ее словам, трансформация из сетевой авиакомпании (перевозчика, обладающего широкой сетью маршрутов, расписанием с высоким числом стыковок, большим смешанным парком самолетов, собственным провайдером по техническому обслуживанию и т.д.) в лоукостера – «это потеря сильных сторон», без гарантии успеха в новом сегменте.

Единственный российский лоукостер – авиакомпания «Победа», входящая в группу «Аэрофлот», на которую в 2019 году пришлось 8% всех пассажиров. 19 ноября **руководитель Росавиации Александр Нерадько** заявил, что у российских авиакомпаний есть стремления создавать лоукост-подразделения. «Нынешний период [пандемии] также характеризуется тем, что многие авиакомпании понизили стоимость авиаперевозок», – отметил он. В частности, о запуске лоукост-проекта этой осенью объявила авиакомпания «Уральские авиалинии», начав продавать авиабилеты по «победным» ценам из Жуковского в Санкт-Петербург, Сочи, Нижневартовск, Казань, Волгоград, Архангельск, Пермь и Воронеж.

А экс-глава «Аэрофлота», **министр транспорта Виталий Савельев** ранее говорил, что количество лоукостеров в России должно быть больше. «Таких лоукостеров [как авиакомпания «Победа»] должно быть больше в нашей стране. Сейчас мировой тренд показывает, что вся авиация именно развивается в части низкобюджетных перевозчиков», – сообщил он, выступая на заседании профильного комитета Госдумы.

По оценкам отраслевого информационного портала CAPA – Centre for Aviation, доля низкобюджетных авиакомпаний на мировом рынке в 2019 году составила 32,9%, что на 0,4 п.п. выше, чем в 2018-м. Наибольшая доля кресел лоукостеров приходится на Европу – 41,7% от общего числа пассажиров, перевезенных местными авиакомпаниями. За ней следуют Латинская Америка – 39,6%, Северная Америка – 30,4% и Азиатско-Тихоокеанский регион – 29,7%. В России на долю единственного лоукостера «Победа» в 2019 году пришлось 8%.

«Победа» стала единственной среди крупных компаний мира, которая по итогам третьего квартала 2020 года показала рост пассажиропотока на 12%, отмечал в середине октября заместитель гендиректора «Аэрофлота» по коммерции и финансам Андрей Чиханчин. В третьем квартале компания получила 3,65 млрд руб. скорректированной чистой прибыли, следует из презентации «Аэрофлота».

Практически все авиакомпании в России сейчас в большей или меньшей степени развивают гибридную бизнес-модель с элементами лоукост-перевозок, сказал РБК директор по исследованиям и разработкам Infomost Consulting Алексей Сеницкий. Даже у «Аэрофлота» (в одноименной группе позиционируется как компания премиум-сегмента) есть безбагажные тарифы, которые в принципе можно считать атрибутом лоукост-модели, напоминает эксперт. «Если толковать понятие «лоукост» как «без излишеств», то уж излишеств мы точно ни у кого не найдем», – пояснял он. В тарифной линейке S7 также есть безбагажный и безвозвратный тарифы.

<https://www.rbc.ru/business/04/12/2020/5fc9de349a79474df5f78dd0>

<https://www.rbc.ru/business/04/12/2020/5fca0e339a7947646eb86239>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ СТРЕЛЬНИКОВ; 2020.12.4; WIZZ AIR ПЕРЕНЕС ОТКРЫТИЕ БАЗЫ В ПУЛКОВО; ЛОУКОСТЕР ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСК 14 РЕЙСОВ ИЗ ПЕТЕРБУРГА

Венгерский лоукостер Wizz Air вновь перенес дату открытия базы в Петербурге на февраль 2021 г. Новая дата – 12 февраля, сообщил Евгений Ильин, заместитель генерального директора по коммерческой деятельности «Воздушных ворот Северной столицы» (ВВСС – оператор аэропорта Пулково).

В Пулково должны базироваться самолеты Wizz Air, формироваться экипажи и находиться административный персонал. «В Петербурге будут обслуживать два самолета Wizz Air и отсюда отправлять их по маршрутам», – говорит Ильин.

В планах Wizz Air запуск 14 новых рейсов из Петербурга: в Братиславу, Бухарест, Копенгаген, Осло, Зальцбург, Софию, Стокгольм, Вильнюс, Бергамо, Венецию, Болонью, Турин, Катанию и на Мальту. В Wizz Air пояснили, что маршруты заработают, как только восстановится полноценное международное авиасообщение.

Переговоры по открытию новых маршрутов из петербургского аэропорта «Пулково» ведутся еще с тремя лоукостерами, которые ранее не летали в Петербург, сказал «Ведомостям» Ильин. С одним из них удалось «достигнуть договоренности». «Если бы не проблема с пандемией, новый лоукост-перевозчик появился бы уже в декабре», – говорит он.

Лоукостер, с которым точно ведутся переговоры, ирландская компания Ryanair, подтвердила **пресс-служба** «Пулково». Авиакомпания Ryanair уже согласовала в управлении гражданской авиации Италии права на организацию четырех рейсов в неделю из Италии в Петербург в зимнем расписании 2020/21, сообщает Комитет по туризму Петербурга. На запрос «Ведомостей» в компании Ryanair не ответили на момент публикации материала.

Другие перевозчики тоже строят планы на время, когда пандемия закончится. Air Baltic планирует в 2021 г. открыть новые направления из Петербурга, рассказал «Ведомостям» топ-менеджер латвийской авиакомпании. Окончательное решение авиаперевозчик должен принять в I квартале 2021 г., а запуск маршрутов из Петербурга может состояться в IV квартале следующего года. «Обсуждается количество воздушных судов и маршрутная сетка», – пояснил топ-менеджер. Сейчас у авиакомпании появилась возможность летать из Петербурга не только в Ригу – с 1 января 2020 г. аэропорт «Пулково» получил статус седьмой степени свободы воздуха, который позволяет иностранным авиакомпаниям выполнять перевозки в третьи страны без посадки в стране регистрации.

Лоукостеры в целом более устойчивы к внешним шокам, чем традиционные авиакомпании, отмечает **исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев**. Они подошли к 2020 г. с лучшими финансовыми показателями и имеют сильные позиции в переговорах с контрагентами.

«Ведущие европейские лоукостеры вошли в этот кризис с солидным запасом кэша. Когда речь пойдет о восстановлении международного авиасообщения, они с высокой долей

вероятности начнут полеты из Петербурга. Конечно, эпидемиологи предупреждают, что подобные пандемии проходят в три волны, но во многих странах готовятся к массовой вакцинации. Поэтому определенный оптимизм есть относительно 2021 года, – говорит Пантелеев. – Российский рынок для этих компаний привлекателен, учитывая открывшиеся благодаря электронным визам новые возможности для роста въездного туризма. Что касается выездного туризма, то я ожидаю появления транзитного потока из российских регионов в Европу со стыковкой в Петербурге».

<https://www.vedomosti.ru/spb/articles/2020/12/04/849633-wizz-air-perenes-otkritie>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.7; ПОСЛЕ ВСТРЕЧИ С ИНСПЕКТОРОМ У ВОДИТЕЛЯ БУДЕТ ВСЕГО 72 ЧАСА НА УСТРАНЕНИЕ НЕИСПРАВНОСТИ

МВД, выяснил “Ъ”, готовится радикально ужесточить контроль за неисправными автомобилями. За неработающие фары, неисправные тормоза, дворники или стоп-сигналы инспекторы смогут прямо на дороге приостановить действие диагностических карт: на устранение поломки и повторный техосмотр дадут 72 часа. Если этого не сделано в срок, полиция изымет свидетельство о регистрации. Новая система может коснуться интересов более 1 млн нарушителей.

Подготовленный МВД законопроект вносит изменения в законы «О безопасности дорожного движения», «О госрегистрации транспортных средств» и «О техническом осмотре».

Сегодня, согласно ст. 12.5 КоАП, при выявлении неисправностей тормозов и рулевого управления инспектор выписывает штраф в 500 руб., автомобиль эвакуируют.

При менее значительных нарушениях санкция та же, но можно ехать дальше. Ежегодно за такие нарушения наказывают более 1 млн водителей. Во время регулярного ТО контроль скорее формальный: до 80% автовладельцев диагностические карты машины покупают, эту цифру называют независимые эксперты и органы власти.

МВД со ссылкой на международный опыт предлагает ввести новый порядок. При выявлении на дороге неисправной машины (к примеру, не горят фары, указатели поворота, не работают тормоза, стоп-сигнал, неисправно рулевое управление, зимой установлены летние шины, незаконно изменена конструкция – перечень закрепят постановлением правительства) инспектор принимает решение «о запрещении эксплуатации». На водителя оформят протокол по ст. 12.5 КоАП, приостановят действие диагностической карты. Если не работают фары в темное время суток или стеклоочиститель во время дождя, инспектор запретит водителю ехать дальше (какая мера обеспечения будет применяться, неясно). При менее критичных поломках можно будет продолжить движение до места ремонта.

В любом случае в течение 72 часов водитель должен будет устранить поломку и пройти «внеочередной техосмотр» (новая процедура вводится в закон о ТО), в ходе которого проверят факт устранения неисправности.

После этого запрет снимается автоматически – оператор техосмотра передаст информацию в базу данных ГИБДД. Если автомобилист не уложился в срок, у него изымут свидетельство о регистрации (СТС): машину нельзя поставить на учет, внести изменения в документы и т. д. Порядок изъятия (и возврата) документа опишут в постановлении правительства. Езда без СТС грозит, согласно ст. 12.3 КоАП (управление автомобилем без регистрационных документов), штрафом в 500 руб. и штрафстоянкой, эта норма уже действует. При незначительных неисправностях (отсутствие аптечки, неисправные противотуманные фары, отсутствие опознавательных знаков) новый механизм применять не будут, следует из пояснительной записки.

Разработка законопроекта фигурирует в плане мероприятий федерального проекта «Безопасность дорожного движения», входящего в состав **нацпроекта «Безопасные и**

качественные автодороги». Обсуждение на regulation.gov.ru поправки не проходили (разрешено постановлением правительства №1318). Законопроект до конца 2020 года должен поступить в правительство, оттуда в Госдуму. Предполагается, что он вступит в силу через год после публикации, нужно будет также принять ряд постановлений правительства и изменить правила техосмотра.

По данным ГИБДД, с января по октябрь 2020 года произошло более 6,3 тыс. ДТП из-за эксплуатации неисправных транспортных средств, что на 13,1% больше, чем годом ранее. 960 человек погибло (+5,7%), 8,4 тыс. ранено (+4%). Чаще всего при разборе таких аварий выявляют установку на одну ось разных шин, чрезмерную тонировку, неисправность световых приборов, незаконное внесение изменений в конструкцию.

Законопроект МВД, очевидно, связан с масштабной реформой техосмотра, которая заработает в марте 2021 года: диагностические карты станут электронными, вводится фотографирование машин во время ТО, ужесточается ответственность операторов. Для нее все законы уже приняты с отложенным сроком действия, “Ъ” рассказывал об этом, сейчас готовятся подзаконные акты. ФАС, в частности, разрабатывает новую систему тарифов на ТО.

До 2014 года КоАП позволял инспекторам снимать номера при некоторых нарушениях, это и называлось «запрет эксплуатации», напоминает президент московской Коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин. Концептуально поддержав идею МВД, он заметил, что нужно прояснить, что будет с полисом ОСАГО после приостановки действия диагностической карты. Сейчас, напоминает господин Травин, страховщик может выйти с регрессным иском к водителю, если произошло ДТП с участием автомобиля с недействительной картой. Компания не может расторгнуть договор страхования в одностороннем порядке, надо обращаться в суд, поясняют в Российском союзе автостраховщиков (РСА). Господин Травин также обратил внимание на неясность технологии определения неисправностей: будет это делаться на глаз или с помощью каких-то приборов? «Как бы это не превратилось в кормушку на основе сговора инспектора и ближайшего пункта техосмотра, – предполагает он. – Гаишник обеспечивает оператору стабильный поток клиентов, тот делится прибылью». «Чтобы проводить проверку состояния, необходимо специальное оборудование и квалификация эксперта. Вряд ли сотрудники ГИБДД этим обладают, – считает заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов. – Установить срок исправления указанных нарушений, наверное, правильно, но выявление технической неисправности путем проведения диагностирования на дороге вызывает определенное сомнение».

<https://www.kommersant.ru/doc/4603129>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.12.7; WHEELY ПРОЕХАЛ МИМО ОСТАНОВКИ; ТРЕБОВАНИЕ О ВРЕМЕННОМ ЗАКРЫТИИ СЕРВИСА НЕ УСТОЯЛО В СУДЕ

Сервис личных водителей Wheely, продолжающий работу несмотря на отказ предоставлять мэрии Москвы сведения о поездках, не смог убедить суд в законности своих действий. Московский арбитраж встал на сторону прокуратуры, признавшей возобновление работы сервиса во время пандемии нарушением законодательства. Впрочем, сервис все равно сможет работать и дальше: решение о его принудительной приостановке в суде не устояло из-за обнаруженных процессуальных нарушений.

Арбитражный суд Москвы 17 ноября встал на сторону Мещанской межрайонной прокуратуры, признавшей нарушением возобновление работы сервиса Wheely весной без передачи департаменту транспорта Москвы данных о поездках, обнаружил “Ъ” в базе решений суда. В то же время Wheely удалось добиться успеха в другом деле: 7 августа Мещанский райсуд постановил ограничить работу сервиса в Москве на 90 дней, решение оставил в силе Мосгорсуд, но Второй кассационный суд общей юрисдикции отменил оба

вердикта из-за процессуальных нарушений, прекратив дело. Копия постановления от 25 ноября есть у “Ъ”.

Wheely – сервис по заказу премиум-автомобилей с водителем. Компания основана в 2010 году сыном экс-губернатора Пермского края Олега Чиркунова Антоном, штаб-квартира располагается в Лондоне. Выручка ООО «Вили» в 2019 году составила 1,1 млрд руб., чистая прибыль – 11,2 млн руб., по данным «СПАРК-Интерфакс».

Весной департамент транспорта Москвы обязал сервисы перевозок по заказу (к ним относятся Wheely и бизнес-класс в агрегаторах такси) передавать данные о поездках в Единую региональную навигационно-информационную систему департамента транспорта Москвы. Требование исполнили крупнейшие агрегаторы «Яндекс», «Ситимобил» и Gett, которые и ранее передавали данные о поездках такси. В Wheely отказались, сославшись на то, что требование противоречит Конституции и создает возможность для слежки за пассажирами.

Кассационный суд подтвердил, что «выдвинутые против компании обвинения просто не могли рассматриваться в суде и абсолютно нелегитимны», настаивают в Wheely.

Арбитражный же суд «уклонился от исследования доказательств», считают в компании и планируют обжаловать решение. «Сервис в России сейчас управляется из Лондона, и поэтому отмененное решение о приостановке деятельности на него никак не повлияло», – добавили в Wheely. ООО «Вили» при этом, как обнаружил “Ъ” в данных ЕГРЮЛ, 13 октября сменило город регистрации с Москвы на подмосковный Красногорск.

В департаменте транспорта Москвы комментариев не предоставили. Юристы полагают, что смена регистрации и структуры управления компанией не снимет с нее требований столичных властей. «Переезд на новый адрес никакого отношения к ответственности не имеет. В период времени когда организация находилась в Москве, к ней применяются нормы и предписания, которые были сделаны органами, юрисдикция которых распространяется на территорию субъекта», – поясняет основатель и CEO юридической группы vCube Вадим Ткаченко.

Глава центра компетенций Международного евразийского форума такси Станислав Швагерус считает позицию Wheely необоснованной. В компании настаивали, что передача данных в столичную информационную систему – это слежка за пассажирами, однако в нормативно-правовых актах ни о какой слежке речи не идет.

Это общемировая практика. Такая информация нужна для организации транспортного обслуживания в условиях цифровизации», – говорит он.

Борьба компании с властями, по мнению господина Швагеруса, нужна была, чтобы поднять инвестиционную привлекательность, но в итоге потребовала серьезных финансовых ресурсов и привела к обратному результату.

<https://www.kommersant.ru/doc/4603100>

ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.12.7; «МОЖЕТ СЛУЧИТЬСЯ КОЛЛАПС»: ЧТО ИЗМЕНИТСЯ В ТЕХОСМОТРЕ; С ФАЛЬСИФИКАЦИЯМИ ТЕХОСМОТРА БУДУТ БОРОТЬСЯ С ПОМОЩЬЮ ФОТО

В МВД подготовили проект приказа об эксплуатации единой автоматизированной информационной системы технического осмотра: с 1 марта получить талон без процедуры фотографирования законным образом не получится, а подписывать диагностическую карту специалисты начнут при помощи электронной подписи. Участники отрасли предупреждают: СТО могут не справиться с потоком автотранспорта и просят запустить изменения поэтапно. Как должен заработать техосмотр и какие здесь есть проблемы, разбиралась «Изнестия».

Система против фальсификаций

В МВД России разрабатывают проект приказа для исключения фальсификации при проведении технического осмотра. Подготовка приурочена к введению в эксплуатацию

единой автоматизированной системы технического осмотра транспортных средств, которая обеспечит учет проведенного технического осмотра. Дата начала масштабного реформирования системы техосмотра назначена на 1 марта 2021 года.

Пока нет дополнительных подробностей о том, какие именно возможные лазейки для оформления «левых» диагностических карт хотят закрыть в МВД. Однако эксперты и участники отрасли предупреждают: еще до пандемии СТО не были готовы к переходу на новую систему. Теперь же проблема обострилась: карантин пережили не все, и точек для полноценного прохождения ТО стало меньше.

Как проходить ТО по новой системе

Согласно новым требованиям, приезжающие на техосмотр автомобили нужно будет фотографировать два раза: до процедуры прохождения ТО и после. То же самое касается и всех других видов транспорта, включая грузовики и автобусы. На фотографиях должны быть хорошо видны передняя часть транспортных средства, их марка, цвет, а также читаться госномер. Подделывать фотографии, например сделать их в собственном гараже или в дилерском центре, не получится: сотрудников станций техосмотра обяжут заверять материалы электронной подписью.

Кроме того, для съемки автомобиля обычный фотоаппарат не подойдет – техники смогут использовать только поверенные в Росстандарте устройства. Такие снимки в обязательном порядке будут привязываться к геолокации, а если они не совпадут с данными адреса, где работает станция, ее владельцев будет ждать существенный штраф.

Важно, что для каждой сертифицированной организации установят лимит по количеству ТС, которые могут пройти здесь ТО в течение суток – эксперты определяют пропускную способность, и выйти за эти рамки без наказания уже будет нельзя.

В случае нарушения перечисленных требований оформившему талон техосмотра работнику выпишут штраф на сумму от 5 тыс. до 10 тыс. рублей, должностному лицу – от 30 тыс. до 50 тыс. рублей, а для организации – на сумму от 200 тыс. до 300 тыс. рублей. При повторном нарушении штраф для организации вырастет в 2 раза – до 500 тыс. рублей, а выдавшего «серую» карту эксперта лишат лицензии. Эти изменения уже предусмотрены в КоАП. Надзорная функция возложена на МВД России.

Стимулов создавать станции техосмотра нет

Президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин рассказал «Известиям», что сейчас большинство станций технического обслуживания не имеют необходимого оборудования для оценки состояния транспортных средств, ведь оформить талон удаленно долгое время не составляло никакой проблемы.

А из-за пандемии и снижения экономической активности у бизнесменов нет достаточных стимулов для открытия новых квалифицированных станций техобслуживания. В связи с этим он прогнозирует проблемы с доступностью услуги для водителей, которым нужно будет пройти ТО после 1 марта 2021 года.

«Варианта событий тут два. В первом случае в МВД не смогут заткнуть все дыры, у «серых» станций найдутся способы обойти систему, и они продолжат выдавать талоны без фактического техосмотра. В таком случае для водителей ничего не изменится, разве что услуга может немного подорожать», – рассуждает Шапарин.

Во втором случае, по оценке эксперта, текущего количества легальных станций ТО не хватит, чтобы обслужить весь поток автомобилей. Это одновременно создаст проблемы и при оформлении полисов ОСАГО.

«Перестроить заново всю систему довольно сложно, – уверен Шапарин.– Сейчас из всей технической базы у многих станций техобслуживания один стол. За минуту в интернете можно найти объявления по оформлению талонов ТО. На закупку полноценного оборудования нужно несколько млн рублей. Не думаю, что у многих сейчас есть желание вкладываться в этот бизнес. В Минэкономразвития участникам рынка обещали представить меры поддержки, но пока так и не понятно, в чем она будет состоять».

Очередей на ТО не избежать

В свою очередь руководитель аккредитованного испытательного центра «Услугиавто» Юрий Пархоменко отметил, что сотрудникам МВД за последние 1–1,5 года удалось вычистить так называемые бумажные пункты выдачи ТО.

«Серая схема, можно сказать, развалена. 1 марта за такое нарушение и подложные документы будет грозить куда более серьезная ответственность, и выдавать «серые» талоны перестанут, потребуется реальный пригон автомобиля на пункт техосмотра, – объясняет Пархоменко. – При этом реальных пунктов осталось совсем немного. На техосмотр выстроятся очереди, и станции просто не смогут их переварить. Так, на осмотр одного автомобиля нужен час, и два часа на один автобус или грузовик. В среднем у станций обычно одна линия, гораздо реже – две. Получается, 12 автомобилей или шесть автобусов за 12 часов. Возникнет перегруз системы».

Кроме того, по оценке эксперта, при текущих расценках прибыль у станций ТО будет минимальной. «За легковой автомобиль в среднем платят 800–1200 рублей, автобусы подороже. В среднем выходит, что выручка составит по 12 тыс. рублей в день, что, конечно, очень мало», – уверен Пархоменко.

Он также заметил: если автомобилисты в такой ситуации смогут пересесть на общественный транспорт или такси, то профессиональным водителям, владельцам грузовиков и спецтехники уже никуда не деться. Проблемы, по его прогнозам, могут возникнуть у дальнобойщиков, крупных ритейлеров, которым критично наличие транспорта на линии. При этом сами предложенные методы контроля за сферой ТО эксперт считает эффективными.

Чтобы избежать коллапса, следует запускать систему поэтапно. Начать сначала с автобусов, при осмотре которых теперь обязательно будут присутствовать сотрудники полиции, затем добавить коммерческий транспорт, и, когда процесс будет налажен, сделать новую схему обязательной и для рядовых автомобилистов.

Что будет за езду без ТО

Начиная с 1 марта 2021 года водителей без карты ТО будут штрафовать на 2000 рублей. При этом планируется это делать в том числе с помощью камер фиксации нарушений ПДД – постановления, как ожидается, будут прилетать раз в сутки. Подделка документа может обернуться куда более серьезными проблемами вплоть до уголовной ответственности.

Если автомобилист оформит «серую» диагностическую карту и известит страховую, там полис ОСАГО оформят и перепроверять подлинность документа не будут. Но если фальсификация в итоге вскроется, то, как предупредили в РСА, автомобилисту может грозить ответственность согласно ст. 327 УК РФ «Подделка документов».

<https://iz.ru/1095585/anna-razina/mozhet-sluchitsia-kollaps-chno-izmenitsia-v-tekhosmotre>

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.12.7; ТЮНЕВОЙ РЫНОК: РАЗРЕШЕНИЕ НА ДОРАБОТКУ АВТОМОБИЛЯ ДАДУТ ОНЛАЙН; ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ВЫДАЧЕ ДОКУМЕНТОВ В СЕТИ СТАРТУЕТ НЕ ПОЗДНЕЕ ФЕВРАЛЯ 2021 ГОДА

Получить разрешение на тюнинг автомобиля, а также протокол проверки безопасности после переделки можно будет онлайн – такой эксперимент начнется в России не позднее 1 февраля 2021 года и продлится 12 месяцев. Проект постановления об этом разработало Минэкономразвития (есть в распоряжении «Известий»). Согласно документу, функции Росаккредитации по ведению реестров заключений испытательных лабораторий передадут частной фирме, а именно ООО «Газкоин». Эта компания разработала и внедрила цифровую платформу для дистанционной проверки автомобилей. Передача функций государства бизнесу облегчит жизнь автолюбителям, но может негативно повлиять на безопасность на дорогах, заявили эксперты.

До и после

По действующему законодательству, внесение изменений в конструкцию транспортного средства – многоэтапный и долгий процесс. Сначала автолюбитель должен обратиться в испытательную лабораторию для проведения экспертизы машины и вынесения вердикта, можно ли ее усовершенствовать. Затем ему необходимо оформить в ГИБДД официальное разрешение на тюнинг, с которым можно будет поехать в сервис для установки желаемого оборудования. Когда работы закончены, водитель обязан вернуться в испытательную лабораторию, чтобы проверить безопасность конструкции.

Минэкономразвития предлагает перевести в онлайн часть этих процедур, а именно две поездки в лабораторию, следует из проекта постановления правительства. Сделать это нужно, передав функции по ведению реестра заключений о том, можно или нельзя тюнинговать автомобиль, а также протоколов проверки безопасности после ремонта от Росаккредитации бизнесу, а именно ООО «Газкоин» – компании, которая предлагает готовую цифровую платформу для дистанционной проверки автомобилей. В ведомстве пояснили, что передача полномочий будет происходить в экспериментальном режиме, который может быть прекращен в любое время, поэтому не предусматривает госрасходов и проведения конкурсного отбора.

– Это позволит водителям оперативно получать разрешение на переоборудование транспортного средства, снизит количество необходимых визитов, а также сделает процедуру переоборудования прозрачной (включая прослеживаемость используемых деталей), – заявил «Известиям» статс-секретарь – **заместитель министра** экономического развития Алексей Херсонцев.

Он отметил, что одна из целей Минэка – обеспечить безопасность при переоборудовании автомобилей для использования газового топлива. Цифровизация процесса позволит этого добиться, уверен **замминистра**. В ведомстве также пояснили, что переход на газ составляет 80% от всего объема рынка тюнинга.

«Газкоин» – компания, которая занимается цифровой трансформацией рынка технического обслуживания и переоборудования транспортных средств, пояснил «Известиям» гендиректор организации Иван Пекшев. Чтобы воспользоваться платформой, водителю (или доверенному лицу) нужно сначала подать в испытательную лабораторию заявление. Оно состоит из фотографий автомобиля по заданному алгоритму и анкеты по данным из документов на владение транспортным средством. После этого информация передается в лабораторию и МВД, которые выдают разрешения на переоборудование. Когда установка состоялась, данные автоматически отправляются в лабораторию для проверки и контроля, и водителю остается только заехать в МВД для финального оформления изменений.

– Так как все данные прослеживаются на платформе, алгоритм искусственного интеллекта проверяет их корректность, а сформированные документы подписываются электронными подписями, на всех очных этапах взаимодействия с органами власти гражданам понадобится только смартфон и оригиналы документов на автомобиль, – рассказал Иван Пекшев.

Эксперимент планируется провести с участием всех задействованных в процессе переоборудования: пунктов ремонта, поставщиков деталей и испытательных лабораторий, отметили в Минэке. Это предусматривает в том числе автоматизирование взаимодействия с рядом государственных информационных систем – например, МВД, Минэнерго и Росаккредитации. А искусственный интеллект, по замыслу Минэка, позволит верифицировать оригинальность фотографий автомобилей и противостоять черному рынку.

При этом методические рекомендации по проведению эксперимента, требования к самой системе и к защите информации, содержащейся в ней, будут утверждены Росаккредитацией, сообщил руководитель службы Назарий Скрыпник.

Быстро, но опасно

В год в среднем дорабатывается около 450–500 тыс. автомобилей, так что количество тюнингованных авто довольно большое, отметил старший директор – руководитель группы оценки рисков устойчивого развития АКРА Максим Худалов. Контроль за их техническим состоянием – это не только ответственность собственников, но и государства, поэтому передавать функции реестра заключений из государственной структуры в частную – довольно рискованный шаг как с точки зрения потери данных, так и безопасности на дорогах, предупредил эксперт.

В рамках эксперимента новая платформа будет подключена к ГИС (Государственная информационная система), что с точки зрения законодательства подразумевает особую защиту в части хранения персональных данных, возразил председатель комиссии по правовому обеспечению цифровой экономики при Ассоциации юристов России Александр Журавлев. Если компания соблюдает все предписанные законом меры, риск утечек будет минимальный, заявил эксперт.

Он также добавил, что передача функции государства бизнесу сделает сервис удобнее, так как сократится количество времени, потраченное на стояние в очередях и оформление всех документов. Кроме того, нововведение снизит коррупцию, риск которой всегда присутствует при подобных процедурах. В целом инициатива Минэкономразвития создаст некий прецедент по сокращению административных барьеров с помощью передачи полномочий бизнесу, который может быть воспроизведен и в других сферах в случае успешности эксперимента, уверен Александр Журавлев.

Действующий регламент направлен на повышение безопасности на дорогах, в то время как онлайн-оценка тюнингового оборудования несет определенные риски, категоричен независимый консультант по автопрому Сергей Бургазлиев.

– Например, если вы ставите на машину турбокомпрессор, он занимает место в подкапотном пространстве, где проходят провода, располагаются фильтры, шумоизоляция. Оценить в режиме онлайн температуру турбины и ее влияние на проходящие рядом ней электрические магистрали крайне сложно, – аргументировал эксперт.

Как пояснил «Известиям» источник в Минэкономразвития, ведомство заручилось предварительным одобрением правительства для проведения эксперимента. «Известия» направили запрос в пресс-службы Минтранса, МВД и Минэнерго с просьбой оценить инициативу. В Минтрансе запрос переадресовали в МВД, в МВД – в Минэкономразвития. В Минэнерго не ответили на запрос.

<https://iz.ru/1077630/ekaterina-vinogradova/tiunevoi-rynok-razreshenie-na-dorabotku-avtomobilia-dadut-onlain>

ГТРК ЧИТА; 2020.12.5; БЕЗОПАСНОСТЬ ИЛИ ВЫГОДА: ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ЗАБАЙКАЛЬЕ ПОСЛЕ ТРАГЕДИИ В СРЕТЕНСКЕ

Трагедия стала поводом для глобальной проверки в сфере пассажирских перевозок. В нее включились абсолютно все: власти края, контролирующие органы, сотрудники ГИБДД и даже простые граждане.

Эти кадры до сих пор будоражат все Забайкалье. Версий, по какой причине произошла такая авария, было множество, в том числе и от самих участников ДТП. Тогда еще все только предстояло выяснить, но было очевидно: требуется тотальная ревизия. И ее губернатор края инициировал.

С момента автокатастрофы количество проверок в сфере пассажирских перевозок выросло практически втрое. За последний год выявлены сотни нарушений, приостановлена деятельность десятков индивидуальных предпринимателей. Вот какова статистика.

Выявлено нарушений транспортного законодательства – 540. Составлено административных протоколов – 427. Сумма штрафов – 11 млн. 600 тысяч рублей. И это только во время рейдов **Ространснадзора**. Основные нарушения: выпуск на линию технически неисправного средства, несоблюдение правил прохождения мед осмотра перед рейсом, правил пользования тахографом, непрохождение технического контроля перед поездкой.

В территориальном отделе государственного автодорожного надзора по Забайкальскому краю с нами согласился встретиться Сергей Сафронов, который был участником оперативной группы по расследованию причин дорожно-транспортного происшествия в Сретенском районе.

Сергей Иванович 30 лет проработал в государственной автодорожной инспекции, последняя должность – начальник ГАИ по городу Чита. В сфере надзора более 10 лет. Рассказывает, были времена, когда все пассажирские перевозки принадлежали муниципалитетам. Знали, кто за что ответственный. Контроль был на высоком уровне. Сейчас же только за 20-й год лицензию, которая дает право перевозить пассажиров, в Забайкальском крае получили 646 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. И в приоритете многих, как оказывается на деле, вовсе не безопасность пассажиров, а выгода. Помимо рейдов **Ространснадзором** было проведено более 60 внеплановых проверок. Половина из них инициирована по обращениям граждан. Сергей Сафронов, заместитель начальника отдела государственного автодорожного надзора по Забайкальскому краю: «Везде по России существуют нелегальные перевозки пассажиров, под видом заказных, эту работы на территории Забайкальского края мы тоже проводим, за 20 год у нас было выявлено 40 таких административных правонарушений, составлено 10 административных протоколов – работа без лицензии, 17 административных протоколов, работа без карты маршрута и 13 – за нарушение правил перевозки пассажиров».

Кстати, во время подготовки этого сюжета автобусы с надписью «заказной» мы тоже видели.

– Здравствуйте, а можно с вами переговорить? Куда вы направляетесь?

– В Золотореченск.

– А вы заказной автобус?

– Нет, рейсовый.

– А у вас написано – заказной. Кто заказал вас?

– В смысле заказной?

– У вас написано на автобусе – заказной.

– Видите, у меня бирочки есть.

– То есть вы по маршруту идете?

– Да.

– Легально все?

– Да.

Проверить в отличие от контролирующих органов документы мы не имеем право. Верим на слово. Но проблема остается, говорят перевозчики, работающие по закону.

Эдуард Баранов, водитель: «А нелегальных перевозок все больше и больше, раньше ездили Д категории, как-то с ними поборолось, сейчас В категории, их намного-намного больше стало. То есть они вклиниваются в ваши рейсы. Едут просто перед нами и все.

– Собирают народ, кому билетов не хватило, или что? Как делают?

– Но как? Звонят и все, у всех номера телефонов есть. Звонят им заказывают, с ними едут.

Их все больше и больше и с ними ничего не могут сделать».

Хотя уехать, к примеру, в тот же Сретенск, на рейсовом автобусе можно всегда.

Купить билет на рейс Чита-Сретенск не составило никаких проблем, автобус ходит утром и вечером два раза в день. Единственное, что отличается, это маленький, либо большой автобус, все зависит от количества купленных билетов.

После трагедии на мосту через реку Куенга по инициативе губернатора было восстановлено железнодорожное сообщение между Читой и Сретенском. Как уверяют специалисты, оно более безопасное, но спрос не тот. С 10 февраля прошлого года поездом воспользовалось чуть более 1000 человек.

– На поезде неудобно, если люди едут до Сретенска, то доезжают до Куенги, поезд на Сретенск не всегда ходит и по цене из Читы билет до Куенги стоит 1000 рублей, а здесь 900.

Действительно, поезд Чита-Сретенск идет 16 часов и всего два раза в неделю. Пока это все, что может позволить краевой бюджет. Перевозки на жд-транспорте компенсируются за счет госзаказа.

Евгений Силантьев, генеральный директор АО «Забайкальская пригородная пассажирская компания»: «Понятное дело, сравнивая какие то давнишние графики мы видим, что частота рейсов была больше и количество поездов было больше, но все идет возможности бюджета неограничены, поэтому заказчик и находит вот такой баланс между возможностями финансовыми и так скажем нашими возможностями».

Различные варианты решения проблемы прорабатываются. А пока все, как и прежде, бегут на автобусную остановку.

– Качеством перевозок довольны?

– Я не в курсе, я вообще давно уже здесь в Чите живу.

– А вы ездите куда-то далеко?

– Не езжу вообще.

– Здравствуйте! А вы водитель до Улет?

– Девушка, мне некогда.

– Вообще довольны качеством перевозок?

– Очень! Есть водители, вот допустим, которого мы хорошо знаем, Голубин Андрей, мы едем спокойно. Всегда вот ездим, никаких не было у нас это. Довольны. А качество самого автобуса. Нормально. Тепло, светло, все хорошо.

На этих кадрах оперативной съемки автобус Kia Грандберд тоже выглядит презентабельно. А суть всю, как говорится, вскрытие показало. Ни одного номерного обозначения транспортного средства, они стерты и таких нелегальных трансформеров только за два последних месяца сотрудниками ГИБДД было выявлено 4. В рамках профилактических мероприятий «Автобус» выявлено более 700 нарушений правил дорожного движения, больше половины из них связаны в технической неисправностью автобусов.

Олег Саломатов, заместитель начальника УГИБДД – начальник отдела надзора УМВД России по Забайкальскому краю, полковник полиции: «430 таких, 59 нарушений связаны по внесению изменений в конструкцию, несанкционированное внесение изменений в конструкцию автобусов, то есть были переоборудованы. Получается такая ситуация, что имеется два автобуса, один автобус старенький с документами, а второй заводится в качестве запчастей, и из двух автобусов просто собирается один более свежий и выставляется на линию».

Стоит казать, что один из таких автобусов был снят с маршрута Сретенск-Чита. Всего же сотрудниками ГИБДД в этом году было проверено около 3 тысяч автобусов. Составлено около 2,5 тысяч протоколов за нарушение правил дорожного движения. Привлечено к ответственности 79 лиц, которые перед выпуском на линию не проводили технологический контроль. Такая статистика показывает, что проблему с пассажирскими перевозками нужно решать комплексно.

Денис Удод, министр строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края: «Будем отслеживать качество, безопасность в первую очередь автомобильных перевозок, ну и будем уделять внимание обеспечению муниципальных районов автобусами для организации в том числе уже внутри районных межпоселковых перевозок».

11 декабря в Сретенском районном суде начнется рассмотрение уголовного дела в отношении 32-летнего индивидуального предпринимателя, который 1 декабря прошлого года выставил на маршрут автобус под биркой «заказной». Его обвиняют в оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей, повлекшем по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, смерть более двух лиц.

Евгений Синельников, старший помощник прокурора Забайкальского края по взаимодействию со СМИ: «1 декабря 2019 года технический осмотр автобуса перед его выездом из города Сретенска в город Читу Забайкальского края не проведен. Неисправность тормозной системы не выявлена. В результате в процессе движения не сработали тормоза задних правых колес автобуса. Из-за чего произошел занос и его опрокидывание с моста Через реку Куенга».

Максимальное наказание, которое предусматривает ч. 3 ст. 238 УК РФ – до 10 лет лишения свободы. Но, судя по статистике, не всех это пугает. Нерадивых перевозчиков вычисляют, наказывают, а нарушения все равно есть. Думается, что ситуацию мало что поменяет, пока сами перевозчики не поймут, что пассажир – это не абстрактная категория, от которой зависит заработок на маршруте, а в первую очередь – человек.

<https://gtrkchita.ru/news/?id=36312>

ТАСС; 2020.12.4; ЦКАД БУДЕТ ПОСТРОЕНА НА 90% УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ – ХУСНУЛЛИН

Строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) будет завершено на 90% до конца 2020 года, заявил **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** на заседании координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Московской области.

«В этом году, надеемся, 90% ЦКАД будет закончено. Останется 10% на следующий год. Сейчас необходимо составить схемы дорожного движения на пуск, чтобы в последнюю неделю декабря запустить еще порядка 100 км дороги», – сказал **Хуснуллин**, слова которого приводятся на сайте кабмина РФ.

В совещании приняли участие исполняющий обязанности **министра транспорта РФ Александр Нерадько**, мэр Москвы Сергей Собянин, губернатор Московской области Андрей Воробьев, заместитель гендиректора РЖД – начальник центра по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов Олег Тони, руководители профильных министерств и ведомств Москвы и Московской области.

Отмечается, что **Хуснуллин** также принял участие в открытии после реконструкции станции Крекшино (перспективного МЦД-4) на Киевском направлении Московской железной дороги. Он заявил, что, несмотря на пандемию новой коронавирусной инфекции, строители сумели полностью выполнить запланированный объем работ на железнодорожных узлах в Москве в 2020 году.

Собянин в своем выступлении на открытии станции отметил, что развитие пригородного железнодорожного сообщения и центральных диаметров является важной задачей для Москвы. «Несмотря на пандемию, финансовые сложности и ограничения, в этом году мы поставили рекорд по объему работ на железнодорожном узле. Построено 15 новых современных станций, отвечающих всем современным стандартам. Запущен пятый путь

Ярославского направления, огромный объем подготовительных работ проводится на МЦД-3, МЦД-4 и других направлениях», – сообщил он.

ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2020.12.5; КРАСНОЯРЦЫ ОСТАВИЛИ 47 ЗАМЕЧАНИЙ ПО АВТОДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ

Жители Красноярска оставили 47 замечаний и предложений по реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Все они будут учтены при формировании плана работы на будущий год.

Жители Красноярска оставили 47 замечаний и предложений по теме качества ремонта в городской черте. Обсуждение было организовано региональным **министерством транспорта**. Из-за эпидемиологической ситуации оно впервые проходило в формате онлайн.

Замечания чаще всего касались дорожной разметки, переноса остановок, организации дорожного движения. Наиболее частые предложения – включить в план ремонта улицы Павлова, Абытаевская и Окаемная, въезды и выезды на Пашенный другие участки. Все они будут учтены в рамках плана работ на будущий год.

Обсуждение программы ремонта является условием реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги».

«Это дает возможность получить обратную связь, оценку от пользователей дорог, а также скорректировать планы работ», – пояснили в **пресс-службе** регионального правительства.

<https://fedpress.ru/news/24/nprojects/2634344>

ТАСС; 2020.12.5; КАБМИН ОТМЕТИЛ НИЗКИЙ УРОВЕНЬ ИСПОЛНЕНИЯ БЮДЖЕТА ЗА 9 МЕСЯЦЕВ РЯДОМ ВЕДОМСТВ И МИНИСТЕРСТВ

Правительство России отметило низкий уровень кассового исполнения расходов федерального бюджета за девять месяцев Роскосмосом, Ростуризмом, **Минтранс**ом, Минцифры, Росархивом, Федеральным агентством по делам национальностей (ФАДН), Минприроды, Минпросвещения и **Росморречфлотом**, сообщается в субботу на сайте кабмина.

Как отмечается, на заседании 3 декабря рассматривался вопрос об исполнении федерального бюджета за девять месяцев текущего года. Было принято решение утвердить соответствующий отчет и направить его в Госдуму, Совет Федерации и Счетную палату.

«Отметить низкий уровень кассового исполнения расходов федерального бюджета Ростуризмом, Минцифры России, Росархивом, ФАДН России, Минприроды России, Минпросвещения России, Государственной корпорацией по космической деятельности «Роскосмос», **Росморречфлотом** и **Минтранс**ом России», – говорится в перечне решений по итогам заседания правительства.

<https://tass.ru/ekonomika/10179797>

ТАСС; 2020.12.4; МЕДВЕДЕВ РАСКРИТИКОВАЛ ТЕМПЫ ОСНАЩЕНИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ ГОСГРАНИЦЫ РОССИИ

Темпы оснащения и модернизации государственной границы России недостаточны, а освоение федерального бюджета на эти цели составляет лишь около 50%. Об этом заявил зампреда Совета Федерации Дмитрий Медведев, открывая в пятницу совещание о дополнительных мерах по обустройству госграницы, включая **пункты пропуска**.

«Проблем, несмотря на результаты, еще немало. Я имею в виду то, что связано с недофинансированием программ по обустройству государственной границы, а иногда с

расходом этих денег», – констатировал он, отметив, из-за этого темпы строительства или реконструкции замедляются, а техническое оснащение зачастую оставляет желать лучшего, «особенно, когда мы смотрим примеры по другую сторону границы».

«Я не буду называть государства. Но все мы понимаем, что все, что сейчас делается в этой сфере, должно делаться по самому высокому слову современного технологического исполнения, включая использование всех самых современных технологий, которые в этой сфере работают», – указал Медведев. Он констатировал, что из-за этого не хватает современных биометрических систем опознавания личности и программно-технических комплексов паспортного контроля, досмотровых средств.

«Модернизация и развертывание высокотехнологичных комплексов и систем зачастую не укладывается в сроки. Объем бюджетных ассигнований отстает от необходимого. По мнению, **Минтранса**, это не более 50% от фактических нужд, освоение средств федерального бюджета также не достигает 50%», – сказал зампред СБ РФ. По его словам, эти факторы должны насторожить и не позволить считать ситуацию в этой сфере удовлетворительной.

Медведев напомнил, что в последние годы были приняты важные решения по комплексному обустройству государственной границы России. «Я вспоминаю, как мы эти вопросы обсуждали в нулевые годы, в каком состоянии все было. Это, конечно, огромная разница», – констатировал он.

В феврале 2020 года правительством утверждена новая редакция ФЦП по государственной границе, предусмотрено дополнительное финансирование ее мероприятий в объеме более 7 млрд рублей ежегодно.

<https://tass.ru/ekonomika/10172685>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.6; ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ПО МОСТУ НА ОСТРОВ РУССКИЙ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

Открыто движение по Русскому мосту во Владивостоке, который с 21 ноября закрыт из-за обледенения после циклона, сообщает обслуживающая организация.

«6 декабря с 17:00 (10 часов МСК) открыт проезд для всех видов транспорта по мостовому переходу через пролив Босфор Восточный», – говорится в **пресс-службе** ФКУ ДСД «Дальний Восток».

По словам директора организации Сергея Петраева, в общей сложности с вант было удалено около 2,3 тысяч тонн ледяных отложений.

«Альпинисты работали в экстремальных условиях на высоте более 300 метров, где порывы ветра достигали 20 метров в секунду. Очищено 11 тысяч кв.м. поверхности пилонов», – сказал Петраев.

Всего на объекте были задействованы 60 человек.

Русский мост связывает одноименный остров с материковой частью Владивостока. Из-за прошедшего 19 ноября ледяного шторма мост обледенел, его закрыли 21 ноября. Ванты и пилоны моста от обледенения очищали промышленные альпинисты.

Выбраться с острова Русский можно только паромом, к перевозкам также подключены четыре десантных катера Тихоокеанского флота.

Глава Минвостокразвития Алексей Чекунков ранее сообщил журналистам, что в мировой истории не было случаев обледенения вантовых мостов после ледяного шторма, случай с мостом на остров Русский – уникальный.

На острове Русский в поселках проживает несколько тысяч человек. Здесь расположен Дальневосточный федеральный университет, медцентр, Приморский океанариум.

На этой неделе прокуратура Приморья предложила предусмотреть новые технологические решения по очистке от наледи Золотого и Русского мостов во Владивостоке, проблемы были выявлены после прошедшего 19 ноября ледяного шторма.

Власти Приморья ранее сообщили, что специалисты французской компании Freyssinet, которая монтировала ванты моста на остров Русский, могут подключиться к разработке технологии очистки вант от наледи в случае непогоды. Также проблема обсуждалась с учеными.

[Вернуться в оглавление](#)